LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLVIII - NUMERO 4 APRILE 1942 - XX E. F.

M. DUSE
Trionfo di candore
in bocca odolizzata
OdoL
OdoL
ODOL
DENTI SANI - BOCCA FRES

ITALIA
SOC. NAV. GENOVA
LINEE TRIESTINE PER L'ORIENTE
SOC. NAV. TRIESTE
ADRIATICA
SOC. NAV. VENEZIA
TIRRENIA
SOC. NAV. NAPOLI
SERVIZI ITALIANI PER TUTTO IL MONDO

ANNO XLVIII
1942 - XX

LE VIE D'ITALIA

Numero 4
APRILE

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia, Impero, Albania, Possedimenti e Colonie: Abbon. annuo L. **26** (Estero L. **46**)
Abbonamento semestrale L. **13** (Estero L. **23**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

LA COPERTURA
AUTARCHICA
PER ECCELLENZA
PER I MODERNI E
PESANTI AUTOCARRI

PIRELLI

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

CTI

L'ALBO DELLA GLORIA

Soci della Consociazione Turistica Italiana caduti nella presente guerra e compresi nell'elenco dei Caduti pubblicato dal Quartier Generale delle Forze Armate il 10 febbraio 1942-XX. Ai gloriosi Combattenti e alle loro famiglie va la commossa imperitura gratitudine della Patria.

A. R. Amedeo di Savoia Aosta, Duca d'Aosta, Vicerè d'Etiopia.

R. ESERCITO:

Armellini Pompeo, Tenente.
Asinari di San Marzano Claudio Emanuele, Capitano degli Alpini.
Astengo Dr. Rag. Nicola, Tenente Carrista.
Barbieri Rag. Giovanni, Capitano.
Bellinzoni Giovanni Battista, S. Tenente.
Blardone Natale, Sergente.
Boifava Rag. Andrea, S. Tenente.
Bonelli Fernando, S. Tenente.
Bosin Cav. Leone, Capitano degli Alpini.
Brancaleoni Edgardo.
Brocchi Dott. Antonio.
Bruno Francesco, S. Tenente.
Cofone Alberto di Rodolfo.
D'Amore Giuseppe, Sergente.
Di Iorio Lucio, Capitano.
Donati Federico, Capitano di Fanteria.
Esposito Iginio, Tenente.
Greco Antonio.
Grillo Giuseppe, Capitano.
Guelpa Angelo.
Levreri Virgilio, Tenente del Genio.
Mantegazza Vittorio.
Negri Aldo.
Panzani Oscar.
Pazzaglia Mario.
Petti Manlio, S. Tenente di Fanteria.
Sardo Fausto, Tenente.
Soncini Amos, Tenente degli Alpini.
Taby cav. uff. Ugo Vincenzo, Tenente Colonello.
Tagliabue Adelchi Bruno.
Vago Giuseppe.

R. MARINA:

Bettioli Gr. Uff. Alberto, Capitano di Vascello.
Bizzarri dott. Michele, Tenente Col. Medico.
De Nardis di Prata Barone Mainardo, Capitano di Fregata.
Ravera Ezio, Capo Meccanico 2ª Classe.
Renacco Pietro, Sottufficiale Meccanico.

R. AERONAUTICA:

Deanna Dott. Giuseppe, Tenente Pilota.
Gioventù Mauro, Tenente Pilota.
Iannicelli Giorgio, Capitano Pilota.
Raimondo Mario, Capitano Osservatore.

LA NOSTRA GUERRA 1940-41

E ALTRE PUBBLICAZIONI DI ATTUALITÀ DELLA C.T.I.

È uscita ed è in distribuzione la pubblicazione presentata ai Soci nell'ultimo numero di questa Rivista: « La Nostra Guerra 1940-1941 ».

Si tratta di un elegante fascicolo di 64 pagine, con 52 cartine stampate a 6 colori. Esso offre una chiara ed efficace sintesi delle origini della guerra che combattiamo e una breve rassegna degli avvenimenti bellici sino alla fine del 1941.

I fatti qui lumeggiati sono storia viva, che ognuno di noi ha vissuto giorno per giorno. Nondimeno, tutti saranno lieti di trovarli riassunti e coordinati in limpide pagine e in una visione d'insieme, che sola può dare a ciascuno di essi il suo reale significato e metterne in rilievo la portata nel complesso degli avvenimenti.

L'annunzio della pubblicazione e la diffusione dei primi esemplari ha destato vivissimo interesse, e già affluiscono in gran numero le richieste.

Come procurarsene una copia? « La Nostra Guerra 1940-41 » è in vendita ai Soci a L. 10, franco di porto nel Regno, Albania, Possedimenti e Colonie. Essa viene però inviata in dono (insieme con altre pubblicazioni specificate più avanti) a tutti i nuovi Soci, iscritti nel 1942, i quali versino un supplemento di L. 16, oltre alla quota annuale o vitalizia.

Ma tutti i Soci – volendo – possono ricevere gratuitamente « La Nostra Guerra 1940-41 », poiché *il volume viene assegnato in premio ad ogni Socio che nel 1942 presenti due nuovi Soci annuali.* Considerato il valore e l'importanza delle pubblicazioni offerte, non dovrebbe riuscire difficile reclutare *due nuovi Soci* tra le proprie conoscenze.

Di recentissima edizione è la *Carta dell'Asia Orientale* all'8 milioni (formato cm. 70×100, stam-

pata ad 8 colori), che comprende Giappone, Manciucuò, Cina, Filippine, Indocina, Thailandia, Birmania, Malacca, Indie Olandesi, cioè tutto il vastissimo territorio ove si svolge la guerra nippo-anglosassone. Derivata dall'*Atlante Internazionale*, come gran parte delle altre Carte di attualità della C.T.I., essa ne conserva i pregi di nitidezza d'incisione, di ricchezza di nomi e di accurato aggiornamento. La Carta è in vendita ai Soci a L. 7, più L. 1,50 per chi desidera la spedizione raccomandata in Italia, Albania, Possedimenti e Colonie.

PROMEMORIA PER I PROPAGANDISTI. – L'appello lanciato dalla C.T.I. ai propri Consoli e Soci più affezionati affinché vogliano intensificare la propaganda a favore del Sodalizio continua a dare i suoi frutti. Stimiamo opportuno ricordare le *pubblicazioni che l'associazione offre ai nuovi Soci nel 1942*:

a) *Roma – Parte II* (240 pagine, 422 illustrazioni in nero e 4 tavole a colori). Questo volume, X della collana « Attraverso l'Italia », completa l'illustrazione di Roma, iniziata con il volume « Roma, parte I », distribuito ai Soci nel 1941.

b) *3 Carte di attualità: Carta degli Oceani*, al 27 milioni (formato cm. 85 × 120, a 10 colori); *Carta della Russia Europea*, al 7 milioni e mezzo (formato cm. 60 × 85, a 8 colori); *Carta della Russia Asiatica*, al 15 milioni (formato cm. 60 × 85, a 8 colori), tutte e tre corredate da un commento geografico-statistico.

c) Inoltre, *ogni Socio potrà acquistare, al prezzo eccezionale di L. 10 ciascuna* (più L. 1,50 desiderando la spedizione raccomandata, L. 3 per l'estero) *una copia delle seguenti pubblicazioni*:

Carte:

1. Mediterraneo al 3.000.000 (form. cm. 100 × 140).
2. Europa Settentrionale al 3.000.000 (formato cm. 100 × 140).
3. Europa Centrale e Orientale al 3.000.000 (formato cm. 100 × 140).
4. Dal Mare del Nord al Mediterraneo al 1.500.000 (formato cm. 100 × 140).
5. Tunisia al 500.000 (formato cm. 100 × 140).
6. Grecia al 500.000 (formato cm. 100 × 140).
7. Egeo e Anatolia Occidentale al 500.000 (formato cm. 100 × 140).
8. Penisola Balcanica al 1.500.000 (formato cm. 100 × 140). (*)
9. Planisfero politico al 25.000.000 (formato cm. 135 × 80).
10. Africa all'8.000.000 (formato cm. 100 × 110).

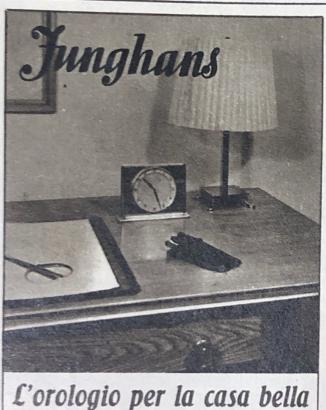
(*) *Verrà pubblicata non appena saranno noti i confini definitivi degli Stati Balcanici.*

Guida Breve d'Italia:

11. Vol. I « Italia Settentrionale ».
12. Vol. II « Roma e l'Italia Centrale ».
13. Vol. III « Italia Meridionale e Insulare - Libia ».

Annuario Generale:

14. Annuario Generale 1938 (ristampa aggiornata 1940-XVIII).

Rammentiamo pure l'*Offerta speciale ai nuovi Soci del 1942, i quali, versando*, insieme con la quota annuale o vitalizia, *un supplemento di L. 16, riceveranno:* a) *Roma – Parte I*, b) *Roma – Parte II*, c) *Carte di attualità* (degli Oceani, della Russia Eu-

"Standard"
APPARECCHI SANITARI
SOCIETÀ NAZIONALE DEI RADIATORI
Casella Postale 930
MILANO
Telefono 286-805

Mod.
C2B
C S G
ITALIA
Mod.
C3B
CONTATORI TRIFASI
PER CIRCUITI A 3 E 4
FILI CON CARICHI NON
EQUILIBRATI MOD. C2B - C3B
ESECUZIONI:
SPORGENTI - INCASSATI - A DOPPIA TARIFFA

ropea, della Russia Asiatica), d) *La Nostra Guerra 1940-41*. Naturalmente, anche in questo caso, ogni Socio potrà acquistare, al prezzo speciale di L. 10 ognuna, una copia delle 14 pubblicazioni sopra elencate.

Nella produzione recente della C.T.I. si notano anche altre opere che trattano argomenti di viva attualità, ad esempio, il problema delle materie prime, che è all'origine di questa guerra mondiale. *Materie prime* s'intitola appunto un volume della *Collana di Studi* de *Le Vie del Mondo* (428 pag., 476 fotografie, 39 grafici; L. 20,50 alla Sede della C.T.I.; L. 24,50 in Italia, Albania, Possedimenti e Colonie). È una bene ordinata raccolta di saggi omogenei, riccamente illustrati, dovuti a scrittori di specifica competenza, che trattano delle principali materie prime (petrolio, carbone, ferro, rame, alluminio, cotone, canapa e lino, lana, seta, fibre artificiali, legno, cellulosa, gomma, grano, oro) nella storia, nella tecnologia, nella distribuzione mondiale, nella utilizzazione industriale, naturalmente con particolare riferimento all'Italia.

Chi s'interessa ai problemi dell'agricoltura o comunque ama la vita rustica nei suoi molteplici aspetti non può ignorare un'opera unica nel suo genere: «*Il volto agricolo dell'Italia*», il cui testo è dovuto a un uomo di alta autorità in materia: il Sen. Arturo Marescalchi. In 1300 pagine di grande formato, adorne di oltre 2000 illustrazioni, la superba opera presenta il vasto panorama dell'Italia agricola, provincia per provincia, nella varietà stragrande delle colture e delle pratiche colturali, negli aspetti del paesaggio, nella vita dei rurali che gelosamente custodiscono le antiche tradizioni e i caratteri fondamentali della stirpe, nelle industrie che si alimentano dei prodotti del suolo.

L'opera consta di due volumi (*I. Italia Settentrionale e Toscana*; *II. Italia Centrale – esclusa la Toscana – Meridionale e Insulare*), rilegati ambedue in tutta tela greggia, che sono in vendita a L. 41 ciascuno, più L. 5 per la spedizione raccomandata. L'intera opera costa L. 82, più L. 8 per la spedizione.

La diffusione di Carte geografiche e automobilistiche in scala particolareggiata è ora sospesa per ragioni intuitive. È però tuttora in vendita la *Carta d'Italia al 500.000*, in 13 fogli, ottima sia come documento di studio, sia come *vademecum* per chi viaggia e specialmente per il ciclista. La raccolta completa è in vendita ai Soci a L. 23, più L. 2 per spese di spedizione raccomandata. La stessa Carta esiste pure in forma di *Atlante d'Italia al 500.000*, rilegato in tutta tela. Il volume costa L. 31, più L. 3 per la spedizione.

Ricordiamo infine un'opera di gran mole e di recente pubblicazione, l'*Atlante Fisico-Economico d'Italia*, che nelle sue 82 tavole (508 carte, fino a 14 colori) offre un quadro completo delle condizioni naturali e umane del nostro Paese: geologia, idrografia, clima, flora, fauna, demografia, agricoltura, industria, commercio, comunicazioni, turismo, cultura ecc. L'opera, nel formato di cm. 32 × 50, rilegata in tutta tela e corredata da un volume di commento (148 pagine), è in vendita ai Soci al prezzo speciale di L. 255, più L. 12 per la spedizione raccomandata.

AUTOMOBILISMO

Che volume ha un metro cubo di metano?

Questa domanda ha il sapore degli ingenui paradossi che si usano talvolta per saggiare, con innocente tranello, la prontezza dell'intelligenza infantile: peserà più un chilo di piombo o un chilo di carta?

Eppure, riferita al metano che l'automobilista d'oggi consuma nella sua autarchica vettura, la domanda diventa seria e imbarazzante, scoprendo un problema di non lieve importanza: infatti, la più attendibile risposta che la comune esperienza dei consumatori possa dare alla nostra domanda, ci paleserebbe che un metro cubo di metano consiste, commercialmente parlando, in un volume di gas variabile tra i 7 e i 9 decimi di metro cubo.

La... dolorosa esperienza è stata fatta numerose volte – sia al rifornimento diretto di colonnina, come al riempimento delle bombole in deposito – da molti nostri Soci, che ci segnalano concordi l'inconveniente e ci pregano d'intervenire.

L'inconveniente è, apparentemente, misterioso. Le bombole, come è noto, vanno riempite a 200 atmosfere: né vi è altro sistema che la pressione per misurare praticamente la quantità di gas che il venditore fornisce all'utente. Se la bombola è del tipo normale da 40 litri, e viene presentata vuota alla stazione di rifornimento, quando sia riempita a 200 atmosfere di pressione deve contenere 10 metri cubi di gas, e come tale viene fatturata al prezzo ufficiale di L. 4,20 al mc. Il contatore è il manometro, cioè il misuratore di pressione, che sale man mano avviene il riempimento: quando segna 200, l'erogazione viene staccata, la valvola avvitata, e il cliente spedito al suo destino.

Il quale destino, però, è anzitutto quello di accorgersi, dopo un'ora – quando, per esempio, abbia esaurita la prima bombola e attacchi la seconda, rimasta intatta come uscì dalla stazione di rifornimento – che le 200 atmosfere sono discese a 170, 160 ed anche meno.

Seccato, l'utente si reca anzitutto a controllare la tenuta della valvola, e si sente rispondere che funziona a perfezione. Allora cerca di farsi spiegare l'enigma dal fornitore di gas. Questi si stringe nelle spalle: avete o no controllato, prima di chiudere la valvola, che il manometro segnava 200? E allora, di che vi lagnate?

Un dubbio comincia ad agitare l'acquirente: posto che una misteriosa ragione tecnica giustifichi un divario tra le due indicazioni, quella immediata e quella postuma, quale sarà quella giusta, corrispondente alla quantità di metano effettivamente fornita e al prezzo versato? E quale sarà questa ragione?

È il caso di precisare anzitutto che cosa si intenda per unità di misura del gas. Non avendo esso, come tutti sanno, un volume costante, ma tendendo ad espandersi indefinitamente col ridursi della pressione ambiente, sino ad occupare uno spazio illimitato nel vuoto assoluto, si è costretti a fissare dei riferimenti convenzionali alle condizioni esterne, per precisare il volume occupato in quel determinato momento. E dati gli intimi rapporti tra pressione e

Firenze

FIRENZE - Piazza S. Croce,
Monumento a Dante Alighieri

culla dell'arte, nell'incanto dei suoi colli, nello splendore delle sue piazze, dei suoi monumenti, delle sue superbe gallerie sarà sempre il sogno di chi sente profondamente il fascino delle cose belle

Firenze: città dell'armonia, prepara per i suoi visitatori che amano la buona musica il più importante avvenimento artistico della stagione, il

MAGGIO MUSICALE FIORENTINO

Informazioni: ENTE PROVINCIALE PER IL TURISMO DI FIRENZE E TUTTI GLI UFFICI VIAGGI

temperatura (come è noto, la pressione del gas aumenta rapidamente con l'aumento della temperatura: basti ricordare l'esempio dei pneumatici, e l'obbligo di proteggere le bombole dai raggi del solleone estivo), si è convenuto di misurare il metro cubo di metano alla temperatura di 15°. Ciò perché le variazioni barometriche, quando si tratta di così elevate compressioni, hanno una ben limitata influenza sul peso specifico del gas, quando la temperatura rimanga quella di campione; mentre lo scarto di temperatura ha una rilievo notevole.

In definitiva, sono 10 di questi metri cubi, misurati cioè ad una temperatura di 15 gradi centigradi, quelli che una bombola normale da 40 litri deve contenere quando venga caricata a 200 atmosfere: e sono 10 mc. appunto quelli che l'utente paga al fornitore.

Eccoci avviati, dunque, ad una prima conclusione: d'inverno, con una temperatura molto bassa, quando la bombola e il suo contenuto, qualche ora dopo il travaso, hanno assunto la temperatura ambiente, è pienamente giustificato un lieve calo di pressione registrata al manometro, senza che ciò autorizzi a concludere che il fornitore è stato in difetto.

Ma la variazione – così ci vien segnalato – è per solito di gran lunga superiore a quella giustificata dalla differenza di temperatura (quest'ultima da rapportarsi rispetto allo zero assoluto, cioè a –273°, il che significa che ad ogni grado di meno dovremmo trovare circa 1,8 atmosfere di minor pressione); mentre altri ci segnalano che il forte calo di pressione è stato registrato anche a temperature prossime o superiori ai 15°. Il fenomeno (fermo restando il fatto che nell'istante della fine-riempimento il manometro segnava realmente le 200 atm.) esige, dunque, un'altra spiegazione.

Ogni gas, espandendosi, si raffredda; comprimendosi si scalda. Quando il gas compresso defluisce dalla valvola nella bombola dovrebbe, dunque, raffreddarsi: e così si comporta. Ma esso proviene da un compressore, che, per mantenere costante la pressione, séguita a scaldare il gas: si può ritenere pertanto che l'un fenomeno compensi l'altro, e che il primo gas immesso nella bombola vuota (o per meglio dire a pressione atmosferica) raggiunga all'incirca la prevista temperatura di 15°. A questo punto il fenomeno si complica: secondo la velocità di efflusso del gas che successivamente viene immesso, il gas preesistente, già espanso, subisce una ricompressione che lo scalda: in conclusione, la temperatura generale della massa gassosa compressa si eleva sensibilmente e con questa la pressione – provvisoria – raggiunta dalla bombola e relativo manometro. Del fenomeno dovrebbe tener conto il venditore, commisurando la pressione iniziale, la velocità di afflusso e l'istante di cessazione dell'erogazione ai dati sperimentali forniti dalla rilettura del manometro, quando sia ripristinata nella bombola riempita la temperatura di 15°, ove consideri troppo complicato il pur possibile calcolo teorico preventivo. Ma per comprensibili ragioni pratiche, sia il calcolo che l'esperimento vengono trascurati, e l'utente in conclusione fa l'esperimento a sue spese.

Rimane così spiegato come la deficienza di fornitura non sia costante, anche se il manometro segna sempre 200 all'atto del distacco: a seconda della velocità di travaso nella bombola vuota, la pressione

finale effettiva risulterà di 180, 170, 160. E in realtà, i metri cubi di gas – calcolati sul campione di misura contrattuale – saranno non 10, ma 8.

L'inconveniente segnalato, adunque, sussiste in tutta la sua importanza. Ché non consiste soltanto nel dover pagare 5 lire, o 5,20, o 5,40 quel metro cubo che ufficialmente costa 4,20, ma priva anche l'utente di un notevole raggio di autonomia con ogni bombola e di un sensibile chilometraggio mensile, al quale le norme vigenti gli dànno diritto; mentre il venditore si trova a poter disporre di una quantità di gas superiore alla somma teorica dei buoni ritirati.

Il rimedio è implicito in questa nostra segnalazione: gli accorgimenti tecnici non mancano perché l'acquirente possa realmente disporre di 200 atmosfere finali di pressione, quando il raffreddamento sia giunto a 15°. In sostanza, il metano, anche se difficile da misurare, non è... un'opinione, ma un bene economico e un oggetto di commercio, come tutti gli altri, sui quali la disciplina dello Stato in guerra esercita una stretta sorveglianza, intesa alla tutela del consumatore. Un genere di consumo, anzi, ancora più delicato, perché autarchico per eccellenza: come tale, suscettibile di veder generalizzate conclusioni meno favorevoli sul suo rendimento – basate sull'errato presupposto della quantità acquistata – che possono riflettersi in turbative di statistiche e di piani economici interessanti l'intera Nazione.

CRISTOFORO

Motori ruminanti.

L'opportunità di tentare ogni pur minimo risparmio di carburante, e la considerazione che la maggior parte delle benzine attualmente commerciate in Europa non forniscono, con gli abituali tassi di compressione, un rendimento eccessivo, pur tendendo a detonare con una certa facilità, hanno spinto di nuovo alla ribalta il problema della riutilizzazione dei gas di scarico. Più di un laboratorio, infatti, ha negli ultimi mesi condotte serie esperienze su svariati tipi di motore a scoppio, convogliando nella miscela carburante di alimentazione una percentuale variabile di gas di scarico proveniente dal motore stesso.

L'idea non è nuova, essendo stato basato su questo principio, anni or sono, un noto tipo di economizzatore che non ebbe fortuna. Allora, tuttavia, si trattava di una pura e semplice immissione – automaticamente proporzionata dalla aspirazione del motore – di una piccola quantità di gas bruciato ed oleato, intatta ogni altra caratteristica del motore: era naturale che il procedimento dovesse chiudersi con una partita di giro, corrispondendo alle minori calorie immesse con la miscela fresca un minor rendimento dello scoppio successivo.

Nei recenti esperimenti, invece, l'immissione di gas bruciati è stata condizionata in funzione variabile con la composizione della miscela fresca ai vari regimi di motore e con la temperatura: l'immissione è stata praticata a monte anziché a valle del carburatore, opportunamente modificato nella struttura e nella registrazione; infine e soprattutto, si è sensibilmente aumentato il tasso di compressione originale del motore.

Quest'ultimo accorgimento si è manifestato il più efficace: la diluizione della miscela fresca, praticata coi succdetti accorgimenti, ha consentito, su quasi tutti i motori sperimentati e quasi tutte le benzine, di evitare il fenomeno della detonazione, malgrado un certo incremento del rapporto di compressione. Il fenomeno si spiega facilmente considerando che la diluizione del gas inerte rallenta la velocità d'infiammazione. In definitiva, è stato possibile ricuperare, con la maggior compressione, quasi interamente la potenza perduta con la minor quantità di molecole di carburante introdotte ad ogni aspirazione; in qualche caso, la primitiva potenza assoluta è stata addirittura superata. È evidente che il volume del gas di sca-

5 MINUTI CHE NON PREOCCUPANO PIÙ
L'italianissima lama "Bolzano" con fenditura, di acciaio speciale, per elasticità, taglio morbido e durata è la lama che dà tutte le soddisfazioni.
Se il vostro fornitore abituale ne è sprovvisto le riceverete franche di porto inviando vaglia di L. 10.–
CALDARA - MILANO
CORSO GENOVA N. 16
LAMA BOLZANO
VISO DI VELLUTO
10 LAME
10 LIRE
UFF. PROPAG. ACCIAIERIE DI BOLZANO
PRODOTTO DELLE ACCIAIERIE DI BOLZANO

rico reimpiegato va integralmente ad alleggerimento del carburante di nuovo impiego.

Questi esperimenti sono seguiti con particolare interesse dalla stampa francese, che se ne ripromette un rilevante risultato pratico.

Verso l'auto tutta di resina?

L'interesse, universalmente avvertito, di economizzare metalli pregiati, ha favorito, anche durante la guerra, studi di laboratorio e collaudi pratici sulle applicazioni delle cosiddette resine sintetiche: vasta famiglia di prodotti industriali moderni, dai quali la tecnica di domani si attende una vera e propria rivoluzione.

L'automobile è stata sinora la principale palestra di questi tentativi di sostituzione, di molti dei quali abbiamo già dato notizia, cominciando dalla carrozzeria della famosa vettura popolare tedesca. Si annuncia ora che la sostituzione dell'acciaio, delle ghise e dell'alluminio sta per diventare una conquista applicabile (naturalmente in forma sperimentale) anche su organi di carattere meccanico, destinati a sollecitazioni intense e a sforzi rilevanti, come la scatola del cambio, quella del differenziale, la carcassa del radiatore, e persino il basamento del motore.

Ma la notizia più sensazionale si riferisce al tentativo di colata in una composizione sintetica speciale addirittura dei cilindri, cioè proprio degli organi che, accanto alle resistenze alle massime sollecitazioni, devono offrire un rilevante coefficiente di conduttività termica, per la dissipazione all'acqua o all'aria del calore interno. Pare che alcune di queste resine, opportunamente trattate, perdano in parte la loro caratteristica dell'alto potere isolante (elettrico e termico), che le rende preziose in tante altre applicazioni: probabilmente esse contengono anche un'elevata percentuale di limatura d'alluminio, o un'anima metallica di traliccio. Certo è che l'alto grado di fusibilità di queste composizioni, e la loro docilità alle più capricciose forme di fusione può consentire acrobazie tecnologiche sconosciute ai più scorrevoli metalli.

COMUNICAZIONI

Abbonamenti ferroviari.

Trattandosi di materia che interessa molti nostri lettori, crediamo utile dare notizia di alcune precisazioni e di alcuni temperamenti adottati dall'Amministrazione ferroviaria statale per la concessione degli abbonamenti ferroviari ordinari oltre i 100 km.

Per i «viaggiatori e rappresentanti di commercio non esercenti in proprio», ai quali la concessione compete di pieno diritto anche oltre detto limite, è stato convenuto che i Consigli Provinciali delle Corporazioni, per poter certificare la qualità dei richiedenti, se iscritti alla competente organizzazione prima del 1 gennaio 1942 dovranno esigere dai medesimi un'attestazione della Ditta presso la quale lavorano, confermata dall'Unione Provinciale dei Lavoratori del Commercio. Se si tratta di viaggiatori e rappresentanti iscritti dopo il 1 gennaio 1942, dovrà inoltre richiedersi l'esibizione del contratto di lavoro vigente fra essi e la ditta, dal cui contenuto emerga la precisa natura dell'attività che conferisce al richiedente il titolo alla concessione dell'abbonamento.

La concessione degli abbonamenti ordinari anche oltre i 100 km. è stata ammessa per i medici, veterinari, avvocati e procuratori, dottori commercialisti e ragionieri, ingegneri, architetti e geometri, tecnici agricoli, ostetriche ed insegnanti privati, iscritti alle Unioni Provinciali Fasciste dei Professionisti ed Artisti, su presentazione di attestato rilasciato dalle stesse, che provi la necessità di viaggio dell'iscritto e con l'indicazione delle linee o tratti di linea da utilizzare per provate esigenze professionali. Di massima, le attestazioni dovranno essere rilasciate a quei professionisti che già fruivano dell'abbonamento.

Ripresa delle comunicazioni ferroviarie dirette con l'Ungheria.

Le nostre comunicazioni ferroviarie con Budapest si effettuano attualmente per la via di Vienna, che costituisce una lunga deviazione, con notevole perdita di tempo per il viaggiatore, il quale, fra altro, date anche le difficoltà create dalle attuali contingenze, deve pernottare a Vienna per potere, al mattino seguente, prendere la coincidenza con Budapest. È in corso di studio e di trattative la ripresa del traffico diretto per la via di Venezia-Trieste-Postumia-Lubiana-Zalag-Laase-Steinbruck-Pragerhof-Pölstrau-Czaktonya-Budapest, con vetture dirette ordinarie in partenza da Roma e vettura-letto in partenza da Venezia.

Il percorso intero da Roma a Budapest richiederebbe ventisette ore.

Si riaprono le comunicazioni con la Balcania.

In conseguenza della guerra e poi dello sfasciamento dell'ex-Stato jugoslavo, le comunicazioni dirette per il servizio ordinario dei viaggiatori con i paesi della Penisola Balcanica, già assicurate dal treno Sempione-Oriente-Express e da vetture dirette attaccate a treni ordinari, rimasero interrotte. Le creazione dello Stato Croato e lo spostamento delle linee di frontiera per effetto di occupazioni e di altri mutamenti, nonché l'interruzione – in alcuni punti – della linea ferroviaria, contribuirono a prolungare per vario tempo questo stato di sospensione. Superate tuttavia recentemente varie difficoltà che ancora si frapponevano alla riapertura delle comunicazioni dirette, si è iniziato lo studio del problema, e possibilmente per la primavera prossima le comunicazioni dirette verranno così ristabilite fra l'Italia da una parte (con servizio di vettura ordinaria e carrozze letti partenti anche da Roma e da Genova) e Belgrado, Sofia e Salonicco dall'altra, per la via di Lubiana-Zagabria-Zemun.

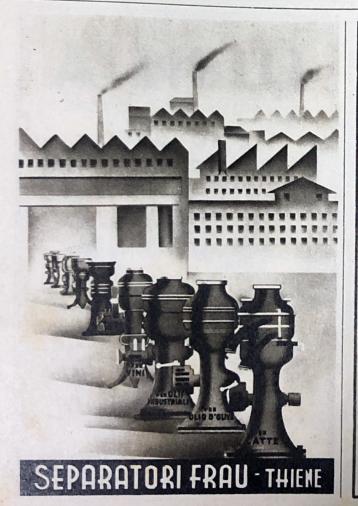
Pacchetti da e per la Germania.

Dal 1° marzo u. s. è stato attuato, in regime internazionale, nei soli rapporti con la Germania, il servizio dei pacchetti postali, ordinari e raccomandati, comuni ed aerei, diretti a civili. Essi debbono essere confezionati in modo da potersi facilmente verificare, e non debbono recare alcuna nota, né contenere alcun documento avente carattere di corrispondenza attuale o personale. Possono, tuttavia, contenere oggetti passibili di diritti doganali, tranne che non ne sia vietata la circolazione o sia subordinata a disposizioni speciali.

Il limite massimo di peso di questi oggetti è di 1000 grammi, quello minimo 50. I limiti massimi di dimensione sono identici a quelli delle lettere da e per l'estero.

La tassa di francatura è stabilita in L. 0,50 per ogni 50 grammi o frazione, col minimo di L. 2,50. Il diritto di raccomandazione è di L. 1,50, come per gli altri oggetti di corrispondenza diretti all'estero. Ogni pacchetto in arrivo è sottoposto, a carico del destinatario, a un diritto di ricomposizione e di sdoganamento di L. 2 e ad un diritto di consegna di L. 1,50. La soprattassa aerea per detti pacchetti diretti in Germania è di L. 1 ogni 20 grammi o frazione. I pacchetti diretti in Germania dovranno essere accompagnati dal mod. 2 Export, compilato a cura del mittente e fatto vistare dalla competente autorità, come per i pacchi postali diretti all'Estero.

Telegrammi "Milit" a testo fisso.

Con effetto immediato è data facoltà alle famiglie di inviare ai congiunti sotto le armi, dislocati in Russia, Libia, Albania, Montenegro, Grecia ed Egeo, telegrammi «Milit» a testo fisso, mediante pagamento della tariffa di L. 2,10. Detti telegrammi saranno ricevuti da tutti gli uffici telegrafici del Regno presso i quali sono esposti appositi avvisi a stampa con l'elenco dei testi fissi stabiliti. I telegrammi, oltre all'indicazione di «Milit», dovranno recare nell'indirizzo il nominativo e il reparto del destinatario e la formula di «Posta Militare», seguita

Un mondo di armonie

TELEFUNKEN 265c

Radioricevitore supereterodina di alta classe • Cinque valvole originali Telefunken più indicatore di sintonia a raggi catodici • Sei circuiti accordati • Quattro comandi • Onde cortissime - corte - medie • Elevata sensibilità - eccezionale purezza di riproduzione.

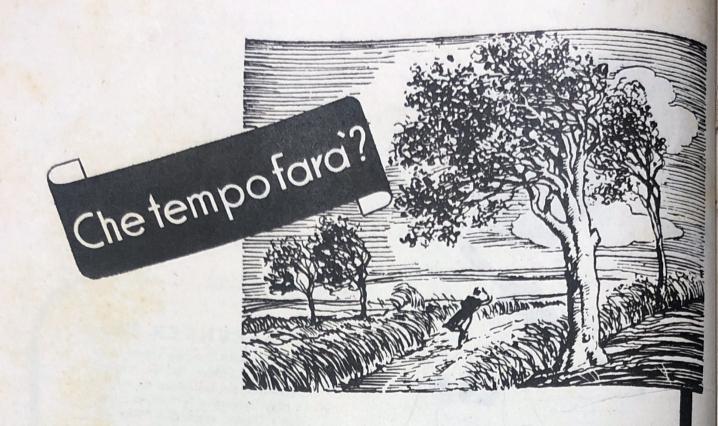
L. 2569 - comprese tasse governative (escluso abbonamento Eiar)

PRODOTTO NAZIONALE

In vendita presso ogni buon rivenditore.

Compagnia Concessionaria
RADIORICEVITORI TELEFUNKEN S. A.
Milano - Piazza SS. Pietro e Lino, 1
Telefoni 14.892 - 14.893

TELEFUNKEN

Radioperfezione per tradizione.

dal numero e dalla sigla distinta dall'ufficio di Posta Militare cui appartiene il destinatario. Analoga facoltà è concessa ai militari dislocati nelle località sopra menzionate per i telegrammi diretti nel Regno. È inoltre ammesso l'invio di telegrammi a testo libero per i militari dislocati nelle località sopraddette, con tassazione tripla prevista per i telegrammi urgenti.

Pacchi diretti a militari sul fronte russo.

Sono accettati liberamente, senza la normale bolletta di legittimazione, i pacchi contenenti tabacco spediti ai militari sul fronte russo dai loro congiunti.

VARIE

Autosufficienza alimentare dell'Europa.

Il rapporto fra produzione e consumo di generi alimentari di prima necessità, nel Continente europeo (escludendo Russia e Gran Bretagna con le sue dipendenze) risulta da attendibili statistiche del quinquennio anteguerra 1934-1938. Si raccolsero in media 487 milioni di quintali di grano all'anno, di fronte ad un consumo medio di 500 milioni di quintali, e il lieve sbilancio venne pareggiato con la segale, largamente usata nei paesi nordici per la panificazione. La produzione delle patate dava circa 3 milioni di q.li in eccedenza. Per gli ortaggi e la frutta il consumo era quasi interamente soddisfatto ovunque dai prodotti locali. Per le carni suine si aveva una produzione superiore al fabbisogno, che integrava la lieve deficienza di carni bovine. Per quelle ovine, la produzione e il consumo si equilibravano. Il latte dava almeno 65 milioni di ettolitri in più del fabbisogno e così pure le uova, che lo superavano all'incirca di 2 miliardi e mezzo. Per lo zucchero, invece, l'equilibrio si otteneva con l'importazione, essendo scarsa la produzione europea. Lo stesso dicasi degli olii vegetali, su cui gravava lo sbilancio maggiore, come anche del caffè, del cacao e del tè, generi che provengono tutti dagli altri Continenti. La birra e il vino, al contrario, eccedevano, tanto che di quest'ultimo si giunse ad esportare 2 milioni e mezzo di ettolitri.

L'Isola di Sumatra.

Nel XIV secolo un Italiano, Odorico da Pordenone, noto per un suo famoso viaggio in Oriente, ci dava sull'isola di Sumatra, recentemente occupata dai Giapponesi, interessanti notizie.

Quest'isola è la maggiore delle Indie Olandesi, dopo Borneo: la sua superficie è circa una volta e mezzo quella dell'Italia. Dei suoi abitanti scriveva il buon Friulano: « Codesta gente è pestifera e piena di nequizie, poiché mangia la carne umana, così come noi mangiamo le carni dei bovini ».

Sei secoli sono trascorsi da quando Odorico da Pordenone approdò alle coste dell'Isola misteriosa; e in questi seicento anni Sumatra, rivelandosi agli Europei e, dopo lunga resistenza, lasciandosi dominare dai propî conquistatori, è andata assumendo aspetti meno paurosi. È probabile, però, che in alcune sue parti più segregate sopravviva qualcuna delle antiche feroci consuetudini. Alla fine del secolo scorso, per esempio, vi era ancora in uso la cosiddetta « antropofagia giudiziaria », consistente nel far divorare le carni dei condannati per reato, come adulteri, omicidi, spie, ecc.

La parte occidentale dell'isola è montuosa, quella orientale pianeggiante. Le grandi maree sommergono questa bassa costa spesso sino a una ventina di chilometri nell'interno. Si assiste allora a un singolare fenomeno: la foltissima foresta equatoriale che riveste la costa è invasa dalle acque, e si può circolare in barca fra i tronchi degli alberi, per chilometri e chilometri. Naturalmente questa parte orientale è pressoché disabitata: i porti, fra cui Palembang, principale città dell'isola e la prima occupata

dai Giapponesi, si trovano a decine di chilometri nell'interno, lungo i fiumi che, grazie alle imponenti maree, costituiscono preziose vie di penetrazione e sono frequentati anche da grossi piroscafi.

Sia per la ricchezza del suolo, che produce tè, tabacco e caucciù particolarmente pregiati (molte terre attendono ancora di essere dissodate e messe a coltura), sia per la ricchezza del sottosuolo in carbone e petrolio, Sumatra ha dinanzi a sé un avvenire forse non meno brillante di quello che attende la vicina ricchissima isola di Giava.

Port Darwin, base navale dell'Australia.

Nel 1870 un umile villaggio di pescatori, dal nome Palmerston, veniva fondato presso una profonda insenatura della Terra di Arnhem, nell'Australia settentrionale. Il villaggio, che mutò poi il suo nome in quello di Darwin, è oggi una delle due basi navali dell'Australia. L'altra, com'è noto, è Sydney.

Per molti anni il modestissimo centro peschereccio non contò che 1500 abitanti. Chi poteva sentirsi attirato verso quella località, alla periferia di una regione pressoché deserta e incolta? Darwin fu poi designata a capitale del Territorio Federale del Nord: umile e povera capitale, in verità! Su una superficie di quasi un milione e mezzo di chilometri quadrati, e cioè circa quattro volte e mezzo l'Italia, vivevano e vivono ancora poco più di 5000 abitanti. Darwin diventava, dunque, la capitale di un immenso deserto.

Ma in questi ultimi anni i tecnici militari si sono accorti che Darwin avrebbe potuto divenire un'ottima base navale. Non solo essa offriva la possibilità di provvedere alla difesa dell'Australia settentrionale, più direttamente minacciata da un'invasione nipponica, ma poteva essere utilizzata come punto di collegamento fra Singapore e Sydney, trovandosi a mezza strada fra queste due basi.

Darwin fu, quindi, dotata di impianti per la riparazione delle navi, di fabbriche di munizioni, di depositi di viveri. Il modesto porticciuolo acquistò, insomma, per la difesa imperiale britannica, un'importanza che non avrebbe mai potuto sperare.

Port Darwin, che ha già subito notevoli danni per gli intensi bombardamenti aerei dei Nipponici, e Sydney saranno dunque le due basi a cui si appoggeranno le forze navali anglo-australiane nella lotta per la difesa del continente. Da notare che questi due caposaldi, i quali, in caso di bisogno, dovrebbero completarsi e aiutarsi a vicenda, sono, per deficienza di comunicazioni, tanto distanti fra loro quanto due punti situati su due diversi continenti.

"Quattro secoli di vita veneziana".

Il nostro collaboratore Guido A. Quarti ha raccolto in due volumi, di complessive 600 pagine, i testi a stampa relativi a quattro secoli di vita veneziana nella storia, nell'arte e nella poesia, e cioè dal 1500 al 1900, scritti rari e curiosi non tutti noti, a cui Renato Simoni ha premesso una introduzione che li valorizza come documenti vivi della storia e del costume di Venezia.

Quanta materia nuova, quanta parte d'inedito è compreso in questo tesoro, che – fra altro – svela molti particolari della vita pubblica e privata e talora evoca grandi o gravi avvenimenti! Ad ogni tratto la spensierata e maliziosa giocondità veneziana, motivi salaci e burleschi, satirici e polemici, che ti attraggono e della vita di Venezia t'insegnano più che un trattato di storia.

L'opera, edita da Enrico Gualdoni, Milano (via A. Lamarmora, 12) è posta in commercio a L. 150.

Le Forche Caudine.

Nella seconda guerra sannitica i Romani, com'è noto, furono sconfitti dai Sanniti presso Caudio, nel Beneventano (321 a. C.). Ben 10.000 Romani caddero prigionieri. Che fare di questi uomini? Un savio Sannita consigliò: «Ammazzateli tutti!». Ma la proposta parve troppo... radicale. «Liberateli tutti», disse egli allora. Questa volta la soluzione parve troppo debole. Allora i Sanniti decisero

di restituire a Roma i prigionieri, dopo averli fatti passare, disarmati e nudi, sotto il giogo delle Forche Caudine. La suprema vergogna!

Sentenziò il vecchio savio: « Avete scelto la soluzione peggiore ». E Cicerone la chiamò « il più grande maleficio e il più grande beneficio che Roma avesse ricevuto dai suoi nemici », tanto vivo ne rimase tra i Romani il ricordo eccitatore. Riprese le armi, i Sanniti furono sconfitti, e Roma si assicurò così il dominio effettivo su tutta l'Italia centrale.

L'identificazione delle Forche Caudine ha destato in ogni tempo il vivo interesse degli studiosi. I più hanno identificato la località con la stretta di Arpaia, presso la quale è il paese di Forchia, il cui nome conforterebbe appunto questa ipotesi. Altri vogliono, invece, che il luogo famoso sia più a Nord, nella valle di S. Agata dei Goti, che sembra meglio corrispondere alla descrizione lasciataci da Tito Livio.

L'Impero degli antipodi.

L'espansione della Gran Bretagna nell'Oceania è assai più recente di quella nel Continente Nero. Il cosiddetto « Impero degli Antipodi », che comprende l'Australia, la Nuova Zelanda e numerosi arcipelaghi sparsi nel Pacifico, si è formato, infatti, soltanto nel XIX secolo.

Un grande nome troviamo all'origine di questa conquista: quello di Giacomo Cook, il grande navigatore che fece ben tre spedizioni nel Pacifico, tra il 1768 e il 1779. Egli fu il primo ad esplorare, nel 1770, la costa orientale dell'Australia, fino allora sconosciuta: e di essa prese possesso, in modo puramente formale, in nome della Gran Bretagna. Ma le prime occupazioni effettive tardarono alquanto e si dovettero a un fatto di modesta importanza: la ricerca di colonie penitenziarie. Nove anni dopo la morte di Cook, e cioè nel 1788, il primo convoglio di forzati giungeva, infatti, a Port Jackson (località dove poi sorse Sydney), il più antico stabilimento di pena in suolo australiano.

Anche altre terre dell'Australia furono, in seguito, colonizzate dai deportati, ai quali, scontata la pena, si concedevano terre da coltivare. Ma una colonia nata in questo modo non sarebbe certo diventata vitale se non fosse intervenuto l'afflusso di coloni liberi, seguito più tardi dall'abolizione della deportazione.

Quanto alla Nuova Zelanda, soltanto 70 anni dopo il formale atto di presa di possesso da parte di Giacomo Cook, e cioè nel 1840, avvenne l'insediamento stabile dei primi coloni. Ma, a differenza di quanto si era verificato in Australia, la Nuova Zelanda non ospitò deportati: sin dall'inizio essa accolse colonizzatori liberi, dedicatisi di preferenza all'allevamento del bestiame. Gli indigeni della Nuova Zelanda erano allora poche decine di migliaia: i Maori, che oggi ammontano a circa 80.000 e che vivono in buona armonia coi coloni, quasi tutti di origine britannica. La Nuova Zelanda è, pertanto, il paese più compattamente britannico – per costituzione etnica – di tutto il grande Impero.

Sia l'Australia che la Nuova Zelanda possiedono nel Pacifico varie isole: l'Australia ha il Territorio dei Papua (sezione SE della nuova Guinea), Norfolk, Macquarie, Melville, ecc., ed esercita un mandato sulla parte NE della Nuova Guinea, sull'arcipelago di Bismarck, su parte delle isole Salomone e, insieme con la Nuova Zelanda e con la Gran Bretagna, sull'isola di Nauru. La Nuova Zelanda possiede le isole Cook, le isole dell'Unione e qualche altra, ed esercita un mandato sulle Samoa occidentali e su altre isole minori.

La Gran Bretagna domina direttamente su una serie di arcipelaghi: le isole Figi, le Tonga, parte delle Salomone, le Gilbert, le Ellice ed altre. Le Nuove Ebridi sono condominio anglo-francese. L'isola di Pitcairn, lontanissima da tutti gli altri gruppi britannici, fu occupata per la prima volta nel 1790 da marinai della nave da guerra « Bounty », i quali si erano ammutinati. Incrociatisi con donne indigene venute da Tahiti, essi formarono una specie di comunità indipendente fino al 1898, anno in cui preferirono porsi sotto la protezione della Madrepatria.

L'Albania economica.

L'Istituto di Studi Adriatici di Venezia ha pubblicato il II volume, *Aspetti Economici* (pag. 174, L. 15), di un'opera dedicata all'Albania. Come il I volume, anche questo è dovuto alla collaborazione di studiosi competenti nei vari argomenti trattati: Camillo Crema, *Le possibilità minerarie*; Mario Marinucci, *Il Patrimonio Arboreo*; Antonio Baldacci, *L'Erboristeria*; Umberto Maggia-Giovanni Focaccia, *Il patrimonio zootecnico*; Aldo Sestini, *Il Cossovo*; Aldo Sestini, *La Ciamuria*. In questi ultimi anni le ricerche e gli studi sull'Albania hanno fatto rapidi progressi ad opera di organi statali, di società commerciali e di privati. Giunge, perciò, assai opportuna questa che può essere definita una sintesi dello stato attuale delle nostre conoscenze sui principali argomenti e problemi relativi all'avvaloramento dell'Albania.

Scionanko (Singapore), la colonia che l'Inghilterra non voleva.

Quando Stamford Raffles fondò Singapore, nessuno intuì l'enorme importanza che questa città avrebbe rapidamente assunto. La Compagnia inglese delle Indie aveva opposto una lunga resistenza alla proposta di Raffles di acquistare dal Sultano di Johore tutta l'isola di Singapore. Il Governo di Londra era stato ancora più ostile della Compagnia all'occupazione dell'isola. Tuttavia, l'incrollabile energia di Raffles finì col trionfare di ogni opposizione: nel 1819 egli negoziò col Sultano di Johore il trattato di cessione e nel 1824 gettò le basi della nuova città, in una zona pressoché deserta, dove vivevano stentatamente non più di 200 Malesi, dediti alla pesca (oggi oltre 600 mila abitanti).

Eccellente affare per la Gran Bretagna. Per soli 60.000 dollari in contanti e una rendita annua di 2400, essa s'impadronì di una posizione destinata a diventare una delle maggiori basi navali e commerciali del mondo. Il geniale intuito di un uomo aveva assicurato a un'intera nazione un vantaggio incalcolabile, tanto economico quanto strategico.

Poche località al mondo sono state tanto favorite dalla natura quanto questa piccola isola di 572 kmq. di superficie. Chiunque voglia, per la più breve via marittima, recarsi dall'Europa, dall'Africa settentrionale e centrale o dall'Asia occidentale in Estremo Oriente, è costretto a percorrere lo stretto di Malacca e a passare dinanzi a Singapore. Questo passaggio obbligato ha reso l'isoletta preziosa per il commercio di transito. Sulle sue banchine, fino all'inizio dell'attuale conflitto, passavano continuamente enormi quantità di stagno, cotone, petrolio, carbone, gomma, oppio, copra, tabacco, riso, caffè, zucchero, spezie, seta, altre materie tessili, pelli, pesci. Essendo porto franco, essa era, per movimento commerciale, il secondo porto asiatico (dopo Sciangai). Ma non si trattava solo di commercio di transito, poiché attraverso Singapore anche il vasto e ricchissimo retroterra malese inviava all'estero i suoi prodotti (specialmente caucciù e stagno), e riceveva dall'estero i prodotti necessari all'alimentazione dei suoi abitanti (riso soprattutto) e delle sue industrie, consistenti specialmente nella lavorazione dello stagno e nella produzione agricola locale.

« Quello che Malta è in Occidente – scrisse un giorno Raffles – Singapore può divenire in Oriente ». Grandiosi lavori furono compiuti, a spese non solo dell'Inghilterra, ma anche degli Stati malesi federati, del Sultano di Johore, della colonia di Hong Kong e della Nuova Zelanda, e costarono oltre 900 milioni di lire.

Per la base navale si scelse un punto dell'isola meno esposto agli attacchi dal mare. Si trattava di una zona paludosa lungo lo stretto di Johore, dinanzi alla quale lo specchio d'acqua si allargava fino a tre chilometri e mezzo, mentre la larghezza media dello stretto è di appena due chilometri. La base avrebbe potuto, dunque, accogliere anche una flotta molto potente.

Nel marzo 1925 fu iniziata la bonifica del terreno paludoso; si procedette poi allo scavo di un vastissimo bacino di carenaggio in cemento armato, lungo 300 metri, largo

FONDO PER LE INDENNITA' AGLI IMPIEGATI
GESTITO
DALL'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI

Il Decreto 8 gennaio 1942 n. 5, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 27 gennaio n. 21, fa obbligo ai datori di lavoro (compresi gli Enti Pubblici in quanto soggetti alle norme della Legge Impiego Privato e alle norme dei Contratti Collettivi di Lavoro) di versare entro il 31 marzo p. v., le indennità dovute agli impiegati dipendenti, al **"Fondo per l'indennità agli impiegati."**, gestito dall'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI.

Mediante detto versamento il FONDO garantisce:

Ai DATORI DI LAVORO *un interesse annuo sulle somme versate;*

Agli IMPIEGATI *una integrazione assicurativa* a favore degli eredi degli impiegati, premorti prima di aver raggiunto 10 anni di servizio. *Tali integrazioni sono a totale carico del Fondo, senza alcun aggravio né per il prestatore d'opera né per il datore di lavoro.*

Le aziende, che, sottoponendosi a maggiori oneri rispetto a quelli richiesti dal FONDO, volessero compiere *una più larga opera di previdenza* a favore del loro personale, possono stipulare contratti di assicurazione collettiva.

L'ISTITUTO NAZIONALE DELLE ASSICURAZIONI offre per questi contratti le migliori tariffe, oltre a far partecipare gli assicurati agli utili dell'Ente.

40 è provvisto di un ampio molo che si protende in mare per un chilometro. Lungo il bacino e il molo si costruirono immensi depositi, officine, magazzini, abitazioni per il personale. Innumerevoli batterie antiaeree e una potente artiglieria furono piazzate a guardia della base.

Intanto in Inghilterra si costruiva un gigantesco bacino galleggiante, capace di sollevare supercorazzate di 50 mila tonnellate. Compiuto il lavoro, esso venne smontato e ciascuna delle sue parti fu rimorchiata a Singapore, attraverso il canale di Suez. L'Inghilterra volle poi che Singapore divenisse la sua migliore base aerea in Oriente, e vi costruì tre vasti aeroporti.

Fino a ieri Singapore fu considerata imprendibile: la piazzaforte era, infatti, circondata da isole irte di cannoni, che le formavano intorno un bastione creduto inespugnabile. Ma da quando il Giappone, che prima distava da Singapore oltre tremila miglia, trasferì le sue basi nell'Indocina francese, una offensiva giapponese su Singapore, che prima sembrava chimerica, divenne possibile. Tanto possibile, che Singapore è ormai caduta nelle mani dei Nipponici, i quali la tengono saldamente e le hanno persino cambiato nome, chiamandola Shonanko.

"L'Isola del vento".

È l'isola di Ouessant, situata a 20 chilometri a Ovest della estrema punta occidentale della Bretagna, e compresa, quindi, nella Francia occupata dalle truppe germaniche.

Sentinella avanzata nell'Oceano, battuta da venti furiosi e da spaventose tempeste, circondata da innumerevoli scogli e da correnti rapidissime, quest'isola, dalle alte rocce frastagliate a picco sul mare, è tristemente famosa nella storia della navigazione. La costruzione di un faro, lì presso, è durata più di otto anni, poiché appena una ventina di volte all'anno le condizioni del mare furono tali da permettere di sbarcare sul roccione che doveva portare il faro e di lavorare qualche ora.

Grama vita, quella dei 2500 abitanti, i quali devono incessantemente difendere dalla furia degli elementi il poco che possiedono: la casetta, la barca, il campicello. Patate e orzo sono la sola produzione di questa terra che, per settimane, a volte per mesi interi, rimane completamente isolata dal resto del mondo. Caratteristico il fatto che la popolazione è costituita esclusivamente di vecchi, donne e bambini, perché gli uomini prestano tutti servizio nella marina da guerra o in quella mercantile.

Le donne, che portano i capelli lunghi, sciolti per le spalle e fino a mezza vita, vestono sempre di nero. Ouessant è l'isola del lutto, infatti. Ché gli abitanti sono decimati dalla tisi (la razza è indebolita da matrimoni tra consanguinei), dalla fortissima umidità e dall'abuso dell'alcole. E quanti fra gli uomini trovano la loro tomba nell'Oceano! Fra tante usanze scomparse (tra l'altro, un tempo erano le fanciulle che chiedevano in matrimonio il giovane prescelto) perdura quella di simulare il seppellimento degli scomparsi in mare. I familiari mettono una croce di cera dentro una bara, che viene seppellita alla presenza di tutta la popolazione. «Broella» si chiama, con parola celtica, questa cerimonia piena di poesia: ossia, *rimpatrio*, a significare che la persona cara non è scomparsa nelle profondità dell'Oceano, ma ritornata nella sua terra.

Canapa e lino in Croazia.

Secondo i calcoli dell'Istituto delle ricerche sociali ed economiche e sulla base di statistiche degli anni 1937-38, la superficie coltivata a piante industriali (soprattutto a canapa, lino, barbabietola, papavero, tabacco, girasole, luppolo, crisantemo, soia) nel territorio dell'attuale Stato indipendente croato era allora di 55.112 ettari.

I terreni coltivati a canapa ammontavano in media a 14.453 ettari, con una produzione annua di 136.478 quintali. Il terreno coltivato a lino si estendeva a 10.037 ettari, con una produzione di 84.589 quintali.

Nell'ex Jugoslavia, per lo stesso triennio e per la stessa qualità di piante, era stata coltivata una superficie totale di 174.849 ha., dei quali 57.600 coltivati a canapa e 14.282 a lino.

Quindi, il territorio dello Stato indipendente croato partecipava alla complessiva coltura e produzione di canapa dell'ex Jugoslavia con una superficie del 25,1% e una produzione del 25,8%, mentre alla coltura del lino partecipava con una superficie del 70,3% e una produzione del 70,5%. Sul totale della superficie coltivata a piante industriali nel territorio dell'ex Jugoslavia per lo stesso periodo la canapa occupava il 32,9% e il lino l'8,2%.

Non si hanno dati sull'esportazione di canapa e lino dal territorio dello Stato indipendente croato per gli anni 1937, 1938 e 1939, ma, secondo statistiche del Ministero del Commercio e dell'Industria dell'ex Jugoslavia, nello stesso periodo si esportarono dalla Jugoslavia: canapa 179.119 q.li, per 152.242.440 dinari; lino 1.382 quintali, per 1.338.008 dinari.

L'esportazione di canapa rappresentava un'importante partita nella bilancia commerciale dell'ex Jugoslavia. I principali Stati importatori erano la Germania, l'ex Austria, l'ex Cecoslovacchia, l'Inghilterra, la Francia, la Svezia; e per il lino, la Germania e l'ex Cecoslovacchia.

FRA I LIBRI

P. Salvatore Stella – *Voci dello spirito*. Pag. 151. Scuola Tip. Marchigiana, Senigallia 1941-XX. L. 6.

E. M. Gray – *Ramazza. Cronache dette e non dette*. (Le Cronache della Radio). Pag. 250. Ed. Mondadori, Milano 1942-XX. L. 18.

Nino Bolla – *I superstiti*. Romanzo. Pag. 168. Ed. Azione Letteraria Italiana, Roma 1942-XX. L. 12.

Almanacco italiano 1942-XX. Piccola enciclopedia popolare della vita pratica e annuario diplomatico, amministrativo, economico e statistico. Pag. 585, con circa 1000 figure e disegni, ritratti e caricature. L. 10. – *Almanacco della donna italiana 1942-XX*. Pag. 396 con illustraz. L. 10. – *Almanacco agrario italiano 1942-XX*. Piccola enciclopedia agricola diretta dall'Ecc. A. Marescalchi. Pag. 568 con illustraz. L. 10. – Editore Marzocco, Firenze 1941-XX.

Sottocomitato studentesco di Fabriano della S. N. « Dante Alighieri » – *Rime di Francesco Stelluti Linceo Fabrianese in onore di Galileo Galilei*. Pag. 28. Arti Grafiche « Gentile », Fabriano 1942-XX.

K. Fabricius, S. Borberg, A. Krarup, V. Wanscher, A. Sarti, R. Luzi, G. Silvestri, K. Oldendow, S. Bjornsson – *Danimarca e Islanda*. Pag. 173 con cartine e illustraz. f. t. Edizioni Roma, 1942-XX. L. 15.

LE VIE D'ITALIA
RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
ANNO XLVIII – NUMERO 4 APRILE 1942 – XX E. F.

IL DUCA DI FERRO

Se di là dalla vita suo Padre gli s'è fatto incontro sulle soglie dell'ombra, non può che averlo abbracciato con uno di quegli abbracci con cui il Comandante della Terza Armata si stringeva al cuore uno dei suoi eroi dopo avergli appuntata al petto la medaglia al valore sul campo: ché non poteva essersi augurato mai un più degno continuatore. E tutti i Savoia, dalle loro tombe, in cui sono chiusi sotto epigrafi belle come « motivazioni » ottocento anni di fede alla patria e di cavalleresca e generosa prodezza, hanno avuto un fremito, perché la loro fiera stirpe di condottieri ha toccato con questa morte uno dei vertici più alti del merito, della gloria e della bellezza civile.

Uscito dal collegio militare e dall'adolescenza nel 1914, Amedeo di Savoia Aosta s'è trovato a vivere i tre decenni più duri, eroici e carichi di destino dell'Italia che (appena chiusasi con la vittoria la guerra di Libia, ossia appena « la grande proletaria si fu mossa ») doveva salire, attraverso quattro guerre e una rivoluzione, alla sua riconquistata grandezza imperiale e alla sua riassunta missione di popolo-guida dell'Occidente e della civiltà tutta: a questa necessità di rinnovamento e d'ascesa egli ha aderito totalmente, vi s'è anzi modellato e scolpito dentro; è diventato potenza e simbolo e orientamento delle giovani generazioni che si travagliavano nel miracolo creativo, ed è stato per esse maestro di fede e di dedizione: obbedienza a un'idea e a un capo; rinunzia a tutti i diritti o pretese dell'individualismo e del privilegio, gioia rovente di fondersi con la moltitudine che soffre combatte e muore a un ordine, senza discuterlo e senza nemmeno sentire che discuterlo è possibile o degno.

Ha dimostrato che questo può essere nell'uomo di nobiltà nativa, di genio, di studio, senza che esso perda o sminuisca la sua originalità di pensiero e d'azione, e rinneghi l'indipendenza spirituale che è sacra eredità e inviolabile diritto. E, principe reale, uomo d'intelletto originale e di personali vedute, eroe di molti ardimenti militari e civili, esperto di molte arti nella guerra, nel comando e nel governo, adorato più che amato dall'esercito, dall'aviazione e dalla marina, seguito con una perenne commossa ansia dalla Nazione intera, egli ha sempre sentito il bisogno, non solo di chiedere e ricevere ordini sull'attenti, ma di sottolineare questo suo severo accoglimento della dipendenza gerarchica. Così, tanto più saliva nel grado, nelle funzioni, nell'autorità, nel prestigio, tanto più si stringeva al suo dovere, assimilava alla legge del dovere l'intera sua vita: affermava cioè con l'atto (l'unica affermazione che sia feconda) che più si sale, più si deve servire, più si deve essere esigenti con se stessi, più si deve sacrificarsi.

L'Hermada, Bir Tegrif, l'Oasi di Cufra, Cheren, l'Amba Alagi, sono i culmini della sua vita eroica di soldato e di capo; il Benadir e il Congo, i culmini della sua vita di osservatore e di esploratore che segna le strade; la presa di possesso dei cieli come aviatore e comandante di stormo, di brigata, di squadra, d'armata, i culmini della sua esperienza e genialità tecnica; il vicereame d'Etiopia e la estrema onnipresente difesa dell'Impero, i culmini della sua genialità di capo di genti. Ma nulla supera e forse vale i due insegnamenti ch'egli ha dati alle generazioni avvenire: obbedienza e sacrificio.

Certo egli resta per l'Italia, in modo particolare, l'assertore dell'Impero d'Africa: è stata una sorte piena di significato ch'egli abbia chiusa la sua vita di comandante con la difesa di Amba Alagi: in quel nome due volte santificato s'è così impresso per sempre il diritto all'Africa che cinquant'anni di sangue e di prodezza conferiscono all'Italia.

E quando l'Italia tornerà laggiù per riprendere possesso dell'Etiopia, già segnata dello stampo della nostra civiltà e ampliata a confini più logici e vitali, egli sarà là, a fianco del Duca degli Abruzzi, ad attendere i legionari e i pionieri. È voluto da Dio che la nostra razza di agricoltori e di soldati, riapprodando alla terra del suo avvenire, trovi ad attenderla allo sbarco i principi della sua dinastia: uno che le additi il piccone e la vanga, l'altro il moschetto e l'ala: perché essa s'è impegnata col destino a fecondare e ricostruire l'oriente dell'Africa, a difenderlo contro i ritorni della tirannia e della barbarie, a farne centro d'elevazione e d'espansione della civiltà di cui è maestra.

SEN. CARLO BONARDI
Presidente della C. T. I.

UNA BOMBA ESPLODE A MENO DI 30 METRI; MA I NOSTRI MITRAGLIERI, IMPAVIDI, CONTINUANO A COMBATTERE. *(Luce R. G.)*

IMMAGINI DELLA GUERRA AFRICANA

Sei mesi di guerra vissuta in Africa Settentrionale, sia pure attraverso l'intensa esperienza di vicende movimentate, non bastano per autorizzare chicchessia a tracciarne un quadro completo e competente. Però, la brevità stessa del termine ha impedito che le mie svariate impressioni si smorzassero nella consuetudine. Le immagini di laggiù mi appaiono tuttora vivacemente contrastate e aderenti alla prima emozione.

L'ambiente della guerra africana è così diverso da quello di tutti gli altri campi di battaglia, che occorre insistere sull'argomento per spiegare le vicende annunciate dai bollettini, tutte condizionate dalla natura dei luoghi prima ancora che dall'entità delle forze contrapposte. Solo la conoscenza di certi dati spiega il motivo delle lunghe stasi, delle mosse repentine e dei profondi spostamenti del fronte fra l'Egitto e la Libia, su e giù per il tormentato settore cirenaico. Perché l'insieme dei dati geografici e climatici costringe la guerra africana entro termini obbligati che bisogna conoscere per capire gli avvenimenti di quel campo di battaglia, che è forse il più travagliato di questa guerra; tanto è vero che finora l'alternativa delle avanzate e delle ritirate in Cirenaica ha coinciso con le principali fluttuazioni del conflitto mondiale su tutti i fronti, come il più sensibile indice barometrico.

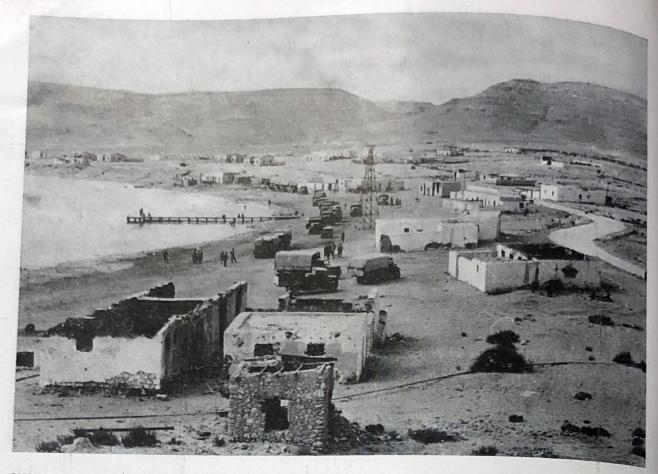
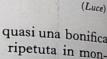
Giunsi a Bengasi da Tripoli, per via aerea, alla fine del 1940, mentre si scatenava su Bardia l'offensiva inglese, iniziata il 9 dicembre a Sidi el Barrani. La città, che avevo conosciuto sei anni prima, era ancora pressoché intatta, con le sue belle strade, il lungomare, gli alberghi, la sede governatoriale, la magnifica cattedrale, il mercato indigeno, le officine, le amministrazioni in piena attività attorno all'intenso traffico di Piazza Cagni. I servizi aerei, quelli automobilistici e la ferrovia per Barce funzionavano regolarmente.

AL FULMINEO ATTACCO DI UNA POSIZIONE BRITANNICA. *(Luce R. G.)*

Non la sontuosità dei moderni rioni di Tripoli, e neppure la grazia esotica di Derna, ma l'ordinata attività di un importante centro logistico di retrovia. Solo nella zona del porto un certo squallore, una scarsa attività quasi furtiva, davano corpo di giorno e di notte al fantasma incombente della guerra. Il fronte era ancora molto lontano, oltre il saliente gebelico e il deserto marmarico.

Quando, dopo breve sosta, risalii la Via Balbia fino a Barce, Beda Littoria, Luigi di Savoia, e deviai a Sud verso Faidia, mi parve di attraversare una fiorente zona appenninica magicamente rinnovata nelle case coloniche e cantoniere biancheggianti fra boschi, prati e i recenti poderi, ponti e villaggi nuovissimi, coi nitidi portici attorno ai sagrati, alle chiese, alle case del

VERIFICA DEI MOTORI PRIMA DI PARTIRE PER UNA RISCHIOSA MISSIONE DI GUERRA.

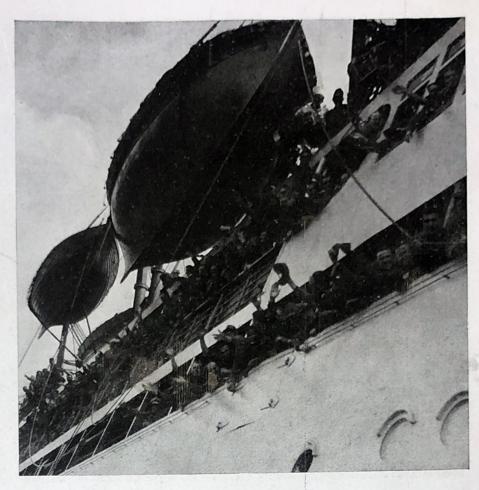
(Luce R. G.)

SOLLUM: SOSTA DI UN'AUTOCOLONNA DIRETTA VERSO LE PRIME LINEE.

(*Luce*)

NEL GEBEL RICONQUISTATO PASSANO I NOSTRI RIFORNIMENTI. (*Luce-Pavanello*)

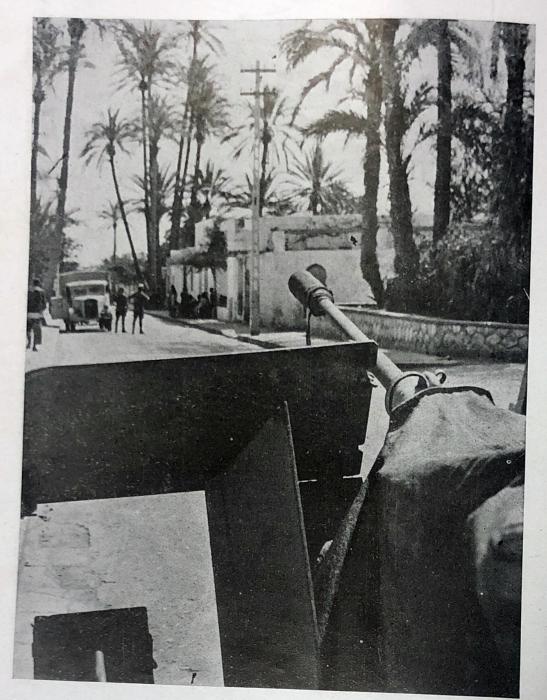
Fascio; quasi una bonifica pontina ripetuta in montagna, ma con la caratteristica dominante delle immense distanze stese nel silenzio che prevale sovrano in cielo e in terra d' Africa. A Faidia, che dopo il bivio De Martino tocca la quota più alta del Gebel, nel colmo dell'inverno soffia un vento gelido come bora, fra gli sterpi e i sassi di un paesaggio da presepe. All'alba dell'Epifania vidi di lassù apparire e sparire fra i colli una remota carovana di cammelli montati da meharisti e ufficiali in tenuta sahariana: pareva proprio il corteo dei Re Magi. Era, invece, una colonna di truppe indigene in marcia dal confine egiziano verso la Tripolitania dall' inizio dell' offensiva inglese. Si cercava di risparmiare quei reparti cammellati di cui si era inutilmente pre-

vista l'utilizzazione in una guerra ormai tutta motorizzata.

Appunto con la preponderanza dei carri armati e delle autoblinde, dei mezzi aerei e della flotta, gli Inglesi avevano occupato Bardia dal 5 gennaio, e già premevano attorno a Tobruk. Oggi è quasi difficile ricordare le fasi della prima battaglia cirenaica, perché alle sue immagini si sovrappongono quelle delle battaglie successive, che si sono svolte nella stessa zona e si confondono, malgrado la sostanziale diversità.

Nel gennaio 1941, dopo la caduta di Tobruk, le condizioni complessive del nostro schieramento e altri fattori imponderabili intervenuti all'ultimo momento col loro peso risolutivo impedirono la resistenza sulle posizioni avanzate, troppo lontane dalle basi di rifornimento.

ARRIVO DI UN NOSTRO CONVOGLIO DI TRUPPE IN UN PORTO DELL'A. S. *(Luce)*

UFFICIALI DI UN NOSTRO COMANDO IN OSSERVAZIONE. *(Luce-Pavanello)*

Anche l'impulso manovriero, essenziale per la guerra nel deserto, fu impedito o comunque venne meno. L'aviazione si era battuta leoninamente, ma si era anche esaurita, e gli eroici soldati, rimasti per mesi e mesi nel terribile deserto egiziano, fra le torture della sete e della sabbia, subirono un immeritato destino. Molti generosi perirono, come Guido Pallotta a Sidi el Barrani e Berto Ricci a Bir Gandula; i reparti rimasti man mano a diretto contatto col nemico e da lui circondati furono catturati. Quando, nello scontro conclusivo di Sidi Hamed el Magrum, fra Bengasi e Agedabia, le avanguardie della VII Divisione corazzata inglese tagliarono la ritirata al Comando della nostra X Armata, rimasto con le retroguardie, solamente gli uomini di fede credettero

I MEZZI MECCANIZZATI DELL'ASSE RITORNANO IN DERNA RICONQUISTATA, PROSEGUENDO SULLA VIA DELLA VITTORIA.

(Luce R. G.)

l'insuccesso non definitivo e prossima la nostra decisiva riscossa.

Dietro di noi si incurvava la costa sirtica, che non conoscevo ancora. Colonne di autocarri, più o meno malconci, scesero da Agedabia rasente l'arco costiero che termina a Misurata, fra il mare turchino e la fulva distesa di sabbia, in un paesaggio tutto linee orizzontali, appena modulato dalle dune che la strada scavalca con monotoni ondulamenti fino a Marsa Brega, Agheila e Sirte. Poi la sebca di Tauorga, piatta e depressa coi suoi stagni salini, e finalmente l'oasi costiera interrotta dai colli di Homs.

È incredibile come nell'uniformità complessiva del paesaggio libico la Via Balbia assuma aspetti diversi in ogni tratto del suo percorso dal confine tunisino a quello egiziano. Ogni frazione dei 1822 chilometri della magnifica arteria ha una sua nota caratteristica diversa, per la quale è impossibile, ad esempio, confondere il tratto Tripoli-Homs col tratto sirtico, il percorso cirenaico con quello marmarico, veramente squallido e sordo fino all'arido splendore della rocciosa Bardia e ai miraggi lunari della ridotta Capuzzo, di Sollum e dell'Halfaya.

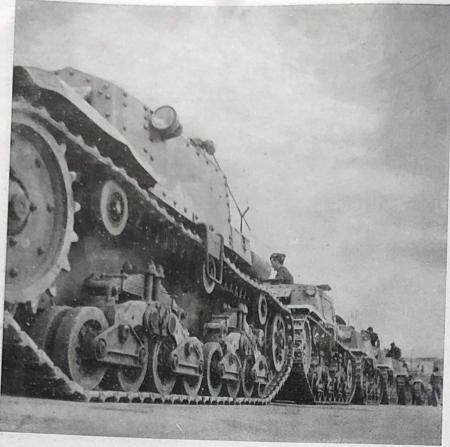
A Tripoli, in febbraio, attendemmo con ansia lo sviluppo degli avvenimenti sotto un tepido sole che pareva già promettere la riscossa primaverile. Avevamo negli occhi l'immagine delle nomadi giornate vissute alla ventura in fondo al golfo sirtico stravolto da un ghibli gelato e da scrosci temporaleschi. Le raffiche di sabbia ingiallivano i volti e le uniformi degli uomini ammassati sugli autocarri, intirizziti e rigidi come gruppi abbozzati in creta. Ricordo la subitanea

CARRO ARMATO BRITANNICO, DI COPERTURA ALL'ESERCITO INGLESE IN RITIRATA, DISTRUTTO DAI NOSTRI GUASTATORI.

(*Luce R. G.*

apparizione dell'Arco dei Fileni ingigantito dalla rifrazione delle luci dell'alba fra i velari altissimi di polvere che l'avvolgevano, e il senso arcano di certezza che mi diedero le parole latine inscritte al vertice: *Alme sol possis nihil urbe Roma visere maius.*

Da Tripoli ripartimmo per Sirte. Gli Inglesi non si erano spinti oltre l'Arco dei Fileni. Una prima divisione corazzata tedesca era sbarcata in ordine perfetto, sotto le luci dei riflettori che arditamente sfidarono nella notte le incursioni aeree nemiche. Nessuna reazione. I possenti carri armati di Rommel percorsero la Via Balbia e si attestarono dietro i caposaldi avanzati. Poi avanzarono con le nostre colonne celeri fino ad Agheila e Marada. Il 2 aprile, arrivando in missione agli avamposti, non trovai più le nostre truppe e perciò mi spinsi oltre fino a raggiungere la retroguardia di una formidabile colonna che avanzava sicura e compatta lungo la Balbia; la scavalcai e giunsi ad Agedabia, mentre Rommel l'occupava, precedendo tutti i reparti col suo piccolo Stato Maggiore. L'incubo dei cinquanta giorni di attesa dopo la ritirata era finalmente rotto.

Da Agedabia, centro d'irradiazione di tutte le piste cirenaiche, Rommel lanciò separatamente le colonne italo-tedesche a ventaglio verso Bengasi e Mechili. In pochi giorni raggiunse il confine egiziano, anzi lo sorpassò. Ma la resistenza degli Inglesi si concentrò a Tobruk, valendosi delle ottime fortificazioni che noi stessi avevamo creato e dei rifornimenti via mare. Incredibile il fastidio cui bisognò sobbarcarsi per aggirare la piazza e portare i rifornimenti a Bardia, a Ca-

NOSTRI CARRI ARMATI GIUNTI IN LIBIA COI RECENTI CONVOGLI. (*Luce-Casadei*)

l'azzurro del mare, sembra bella e ordinata in confronto al livido squallore terroso della Marmarica. Eppure fu proprio in Marmarica che dall'aprile fino al dicembre le divisioni italo-tedesche dovettero restare allo scoperto, vigilando gli assediati di Tobruk e respingendo sul confine egiziano le due offensive inglesi del 15 maggio e del 15 giugno. Là vissero fra le truppe i generali italiani e tedeschi, là stette Rommel, fra Acroma e Mrassas, nomi che non indicano paesi, mai esistiti, ma località maledette dalla natura; là sorsero i cimiteri di guerra in cui molti comandanti giacciono sepolti accanto ai loro soldati. Bisogna vedere Capuzzo e i disastrosi effetti delle lotte furibonde con cui la famosa ridotta fu tante volte presa, perduta e ripresa, per comprendere il carattere epico di questa guerra. Bisogna vedere i relitti dei carri armati, delle autoblinde, degli automezzi sparsi e rovesciati a migliaia ai margini della Balbia, disfatti poi dagli uomini e dagli elementi, per realizzare l'immagine della furia con cui si scatenano le offensive attraverso l'aperto spazio desertico e sotto i mitragliamenti aerei; bisogna vedere la strada costruita in poche settimane a semicerchio die-

puzzo, a Sollum e all'Halfaya, scavalcando ottanta chilometri di deserto; e proporzionato il logorio degli uomini e degli automezzi immersi in quella landa sabbiosa, sassosa, sconvolta dal ghibli. Deserto infernale, senza colore e senza orizzonte, rimasto informe come al tempo degli inanimati primordi. La bionda Sirtica, orlata dalle dune bianche di sale che risaltano contro

UNA BATTERIA DELLA NOSTRA DIFESA CONTRAEREA SUL FRONTE DELL'A. S. (*Luce*)

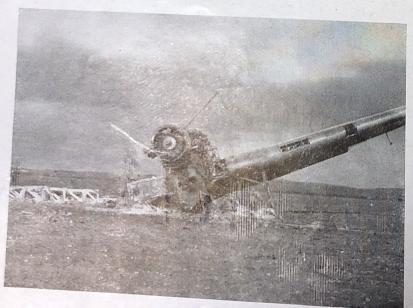
MOTOCICLISTI IN PERLUSTRAZIONE NELLA CIRENAICA ORIENTALE. *(Luce-Casadei)*

tro i capisaldi di Tobruk – simile a quella costruita un anno prima da Sollum a Sidi el Barrani – per constatare la capacità creativa del nostro Genio militare e delle Compagnie di lavoratori nelle più assurde condizioni di ambiente. Bisogna, infine, aver visto i fanti, i bersaglieri, gli artiglieri, i guastatori della « Brescia » attorno alla Grotta Azzurra, dell'« Ariete » a Ras el Medauar, della « Trento » nella zona costiera orientale della cintura di Tobruk, i reparti di punta dislocati all'Halfaya, e i superstiti delle colonne celeri Santamaria, Montemurro, Fabbris, Mattioli affratellate nel rischio e nelle sofferenze di quella vita vissuta a fior di terra, continuamente allo sbaraglio, fra la sabbia, la sete, sotto l'ardore pesante del sole, avvolte dalle raffiche inesorabili del ghibli che si alternano all'umido gelo notturno, per misurare la tempra umana dei nostri combattenti d'Africa.

Non parlo dei carristi, né dei prodi della « Savona », della « Bologna », della « Pavia », della « Trieste », degli eroici Giovani Fascisti immolatisi a Bir el Gobi, perché non fui testimonio delle loro gesta più recenti, né degli assediati di Bardia e di Sollum, che con la loro resistenza favorirono la riconquista, dopo il secondo arretramento. È certo che lo spirito dei nostri soldati d'Africa ha già meritato la vittoria definitiva, perché splende più acceso, man mano che la lotta si inasprisce e si complica. Come i soldati del nostro corpo di spedizione in Russia hanno ben resistito all'inverno di lassù, così i soldati d'Africa per la loro magnifica capacità di adattamento

LA PULIZIA DEI PEZZI, PRIMA DI INIZIARE UNA AZIONE DI BOMBARDAMENTO. *(Luce)*

PRIGIONIERI BRITANNICI IN UN CAMPO DI CONCENTRAMENTO. (*Luce*)

IMBARCO DI PRIGIONIERI BRITANNICI IN UN PORTO DELL'A. S. (*Luce*)

RESTI DI UN APPARECCHIO BRITANNICO ABBATTUTO. (*Luce-Cantori*)

hanno resistito, più e meglio di qualsiasi soldato europeo, all'usura spietata del deserto.

Ma la visione del fronte africano non sarebbe completa se non accennassimo in modo particolare agli autieri e ai bersaglieri.

Tutta la guerra nel deserto non è più concepibile se non come guerra motorizzata. Il deserto spalanca le porte al movimento. Per la sua stessa immensità vuota di ostacoli, il deserto esclude il fronte continuo, le linee di trincee. Esistono solo dei capisaldi a distanze che non possono impedire le infiltrazioni e soprattutto gli aggiramenti, specie dalla parte meridionale, cioè dal cuore del deserto. La Balbia, spina dorsale dei rifornimenti, costeggia il mare, ma verso sud si apre uno spazio infinito che può essere appena controllato da presidî isolati o dalla ricognizione aerea. Tutte le offensive e le controffensive si sono finora sviluppate per mezzo di aggiramenti al Sud della Cirenaica, lungo le piste che fanno nodo a Mechili e ad Agedabia. Anzi, finora il possesso di Mechili ha sempre deciso del possesso della Cirenaica. Tutti i movimenti da Tripoli sino al confine egiziano e oltre, fino alle oasi e ai punti strategici dell'interno, si effettuano con automezzi. Le enormi distanze da percorrere costringono gli autieri a una vita nomade di sacrificio continuo, sotto i mitragliamenti aerei, con tutte le difficoltà derivanti dall'usura dei motori invasi dalla sabbia e dalle gomme martoriate dalla sassaia. Chi va per rifornire altrui ha spesso bisogno di essere, a sua volta, rifornito e aiutato lungo i percorsi di centinaia e migliaia di chilometri. Gli autieri tirano avanti alla giornata, instancabili, costretti a una vita senza riposo né ristoro. Quante volte, per procurarsi un pezzo di ricambio indispensabile, debbono smontarlo dalla carcassa del primo autocarro che incontrano rovesciato ai margini della strada. La resistenza fisica degli autieri al sonno e alla stanchezza è prodigiosa, assai più tenace di quella delle robuste macchine che essi conducono. Certe colonne, col loro andare e venire continuo, ininterrotto, obbligano gli autieri a fare delle loro macchine la loro tenda permanente.

La caratteristica predominante delle distanze da percorrere attraverso il deserto per portare lo stretto necessario ai combattenti, è nota. Ma solo alcuni confronti risulteranno efficaci per renderne l'idea e precisarne l'entità. Mi sia consentito ripetere in proposito esempi che ho già precisato altrove, perché credo ne valga la pena: chi vuole andare dal confine tunisino a quello egiziano deve prepararsi a un viaggio più lungo della Milano-Vienna e ritorno. Trascurando questo massimo, perché non rientra nelle normali necessità del momento, consideriamo il viaggio Bengasi-Derna e ritorno, che spesso si deve compiere in una stessa giornata. Carta alla mano, questo viaggio significa andare da Milano a Roma. Per fare una puntata da Sirte ad Agheila, quando là si trovavano i nostri avamposti, e rientrare in sede prima di notte, si dovevano percorrere settanta chilometri più della distanza ferroviaria Genova-Roma. I rifornimenti che da Tripoli erano avviati sul fronte di Sollum dovevano percorrere una distanza uguale alla Milano-Napoli e ritorno, per la sola andata; quattro volte la Milano-Napoli per l'andata e ritorno. Da Tripoli a Misurata e ritorno sono 426 chilometri, come dire da Milano a Trieste. Da Bengasi a Barce – che è considerata una facile passeggiata – fra andata e ritorno la distanza da percorrere equivale al viaggio Parma-Firenze. E potremmo continuare.

Fra tutti i combattenti d'Africa ho visto emergere i bersaglieri, che si avvantaggiano del loro allenamento dinamico, il più adeguato a questa guerra di movimento. Robusti, saldi, agili nel corpo e nello spirito, il loro rendimento individuale e collettivo risulta straordinario. Il fiore della razza italiana si è imposto in loro alla ammirazione degli alleati e del nemico, per le qualità eccezionali di adattamento, di resistenza e di aggressività. Magnifici soldati, che reggono senz'altro al confronto coi migliori combattenti di qualunque esercito del mondo e di qualunque epoca.

Quando rientrai dalla Cirenaica, i reparti italiani e tedeschi combattevano a fianco a fianco da ol-

MEZZI CORAZZATI BRITANNICI DISTRUTTI. (*Luce*)

IL SALTO DI UN'AUTOBLINDA INGLESE. (*Luce-Casadei*)

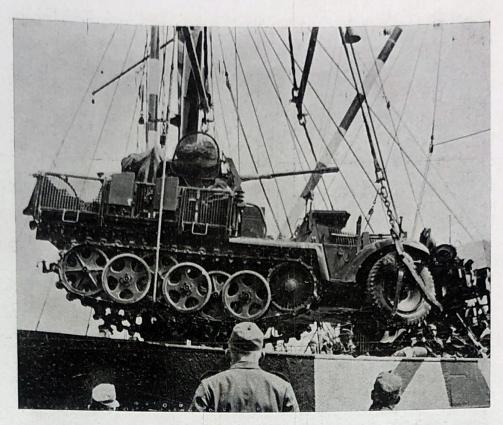
CARRI ARMATI NEMICI CATTURATI. *Luce*

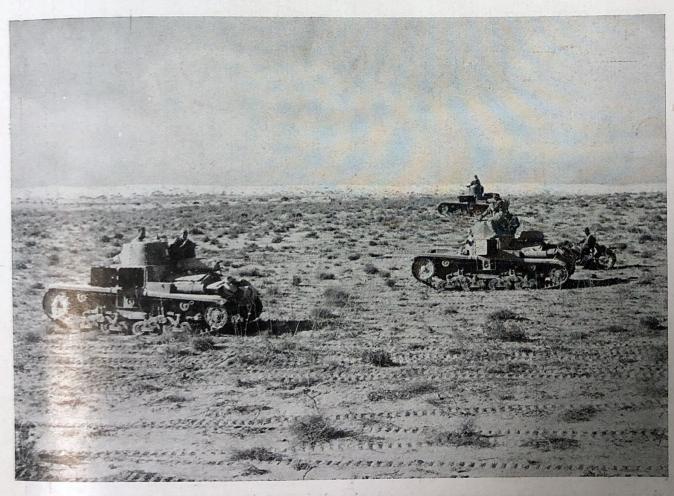
TRUPPE GERMANICHE CHE GIUNGONO IN VISTA DI TRIPOLI. (*Fot. Schoepke*)

tre quattro mesi, stretti fra loro di fronte al nemico da un cameratismo pieno e spontaneo, quale forse mai si riscontrò fra soldati di due paesi diversi. Chi si immaginasse ancora qualcosa di simile alla vicinanza contrastata e ringhiosa che si verificò fra le truppe italiane, francesi e inglesi nella guerra mondiale precedente, mascherata da pietosi veli retorici, sbaglierebbe completamente. In Libia non ho mai sentito pronunciare concioni a base di promesse e giuramenti, ma non ho neppure assistito ai rimbrotti, alle accuse, alle baruffe clamorose, alle pestate reciproche che si verificarono su larga scala nell'altra guerra, quando il soldato italiano, sotto il formalismo di stretta misura e le acide cortesie dei cari alleati, intuiva l' albagia, il disprezzo, la presunzione padronale dei franco-inglesi. In Africa, fra Italiani e Tedeschi, è tutt'altra vita: poche parole, niente fumo e incensamenti, molti fatti; continua, concreta, cordiale

UNA NOSTRA COLONNA MOTORIZZATA AFFLUISCE VERSO LA ZONA DELLA BATTAGLIA. (*Luce*)

collaborazione nelle retrovie come nelle prime linee. È sorprendente il modo con cui i soldati superano l'ostacolo della diversità di lingua: bisogna vederli alla prova per esserne stupiti ed ammirati. La vita in comune e i comuni pericoli inducono all'apprezzamento reciproco, che è spontaneo come la mutua assistenza di fronte alle difficoltà della vita nel deserto, e la reciproca stima delle diverse qualità militari che, se non sono in tutto uguali, pure si integrano a vicenda risultandone un complesso di grande efficenza.

La valutazione che il generale Rommel fa del soldato italiano resta fissata nelle dichiarazioni perentorie dei suoi ordini del giorno, i quali suonano altissimo elogio da parte di un Condottiero competente e vittorioso. La storia contrapporrà questo elogio alle volgari contumelie diffamatrici dei falsi alleati di ieri, oggi implacabilmente sconfitti dagli eserciti dell'Asse.

GIORGIO PINI

SI SBARCANO CARRI ARMATI, AUTOBLINDE, ARMI, MUNIZIONI... *(Fot. Schoepke)*

AVANZATA DI CARRI ARMATI DELL'ASSE SULLE SABBIOSE PISTE DEL DESERTO. *(Luce)*

S'APRONO LE PORTE SULLA CAMPAGNA, APPOGGIATE A TORRI... (*Porta Diana, la « Portonaccia »*)

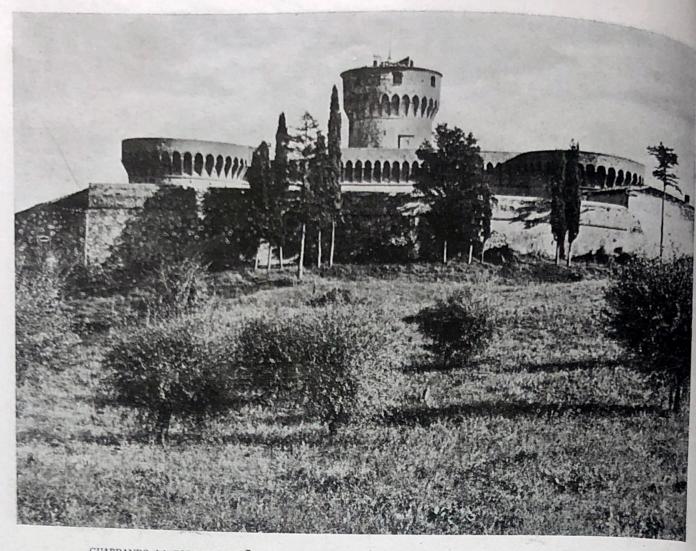
IL VOLTERRANO E VOLTERRA

Questa regione la vidi, la prima volta, a una curva di strada, tutt'a un tratto. Passavano file di barrocci investiti dal polverone che rammulinava ai crociali, e pareva che tutta la strada andasse, si muovesse in grande. A quella curva ci si protende su un paese doloroso e sterile come il guscio della luna, dove il vento corre come l'ombra delle nuvole, dove le case, senza conforto di piante, sono condannate alla pena del sole. Le vie giogane seguono un cammino tortuoso lungo i crinali frastagliati da scheggioni. Lontano dalle case, con la patetica solitudine di un rudero, si profila contro il cielo un pagliaio sbilenco. Pare un punto che fa ombra: un'ombra che non è ombra, ma troppa luce raggrumata che abbuia. Non vi sono ville, ma costruzioni quadrate, squallide, bieche, fatte da gente che non temeva la solitudine, che amava la terra, che era appassionata di caccia e che se l'intendeva coi briganti. Erano a un tempo centri agricoli, castellari, luoghi di sosta e di riposo per i viandanti.

E di viandanti ce n'è sempre per la lunga strada della Val d'Era. I punti di sosta erano due: le osterie della Sterza e della Bacchettona, donde si partono le vie per la Val di Cècina e per la Maremma. Sono vecchi casolari spauriti che paiono, per lo spogliato, grandi come monumenti. La scritta è cancellata dal tempo. I muri, sulla strada, sono anneriti, tanto che paiono case bruciate. Posate lì con solennità, ma spiranti nell'insieme una pace granducale, cotte dal sole, affumicate dal fulmine, róse dalle piogge, investite dai venti, pare abbiano trovato nella morte la loro vera nobiltà. Appena abbuia si chiudono, diventano sorde. Stagnano fuori gli scheletri dei barrocci. Gli osti d'un tempo erano manutengoli di ladri e menavano vita sospettosa.

Ma questo è anche un paese a dispetto. Nella Val di Cècina muta ogni cosa: riposo e frescura

. . . O A CHIESETTE SEMPRE CHIUSE . . *(Porta S. Felice)*

UNA PLACATA SOLIDITÀ CONFERISCE A VOLTERRA IL TONO DI CHI HA TROVATO NEL TEMPO IL SUO ASSETTO DEFINITIVO . . .

GUARDANDO LA FORTEZZA COL MASTIO, VOLTERRA SEMBRA UNA NAVE CHE SI DISÀNCORI E SI MUOVA...

d'acque, e meraviglie di suolo. Ora è roccia di tufo che racchiude avanzi di corpi marini, ora sono sali e zolfi che scaturiscono da un vitreo tritume di ghiaie, ora gli alabastri di Spicchiaiola e di Ulignano, che erano conosciuti dagli Etruschi, o il travertino, il gabbro, il serpentino di color rubiginoso. E le miniere di rame, e i soffioni boraciferi di Larderello, e, più in là, nel Senese, il marmo di Montarrenti.

La regione è ancora guardata da borghi eruttati da escrescenze che non sono né monti né poggi, ma qualcosa come tumuli o ipogei: borghi murati che puntano le valli e par che si muovano, ma sono le nuvole che passano. È il monte che mostra l'osso, che li fa uscire dal silenzio dei secoli dove sono abbarbicati e li fa sembrare pinne pietrificate di bestioni fossili. Paesi che son città, paesi tutti nobili, di santi e di beati, di vescovi e di cardinali, di artisti e di scienziati, di chiese e di palazzi, paesi da signori. E le generazioni di formiche umane non ne alterano l'aspetto massiccio ed eterno; ché in ogni chiesa, in ogni palazzo c'è scolpita dentro la vita e la morte.

Ora tutti quegli illustri non ci sono più, ma anche i poveri sono oscuramente nobili, fedeli cioè alla loro terra antica.

Spuntano dal salvatico torri e fortilizi di volto medioevale, quali dirupati, quali ridotti a fattorie. Li vedi apparire da una lecceta severa, in fondo a valloncelli frìgidi, a picco sui borri scavati da torrenti. Appartenevano i più ai conti di Maremma e ai vescovi di Volterra; e spesso quei vescovi arroganti erano in lotta col Comune, pretendendo giurisdizione temporale, affacciando privilegi concessi da questo o da quell'imperatore. E i castelli coi loro borghi, fedeli e pertinenze, cadevano nelle mani degli sgherri or dell'uno or dell'altro contendente. Dei vescovi di Volterra fu la Torraccia di Berignone, dove quei prelati solevano tener corte, amministrare giustizia, battere moneta dei metalli cavati dalle loro miniere di Montieri e dir messa con le spade sguainate sull'altare. Ma vi si riunivano spesso per tener brigata, per fare il chiasso.

Anche i nomi tengono a distanza, rammentano cose rispettabili: Gerfalco, Montevoltraio (uccelli da preda), i borri di Strido, delle Filicaje, dei Lagoni di Travale (inferno), il Cerro Crociato, il Pian del Quartaccio, l'Omo morto

SU QUEI PAUROSI SCOSCENDIMENTI, SU QUEGLI SGARBATISSIMI STRAPIOMBI...

(assassini), il borro di Macchialunga, il Torrente Lupicaia a Maltempo (ci senti il lupo); e le belle voci antiche come Montevaso, Riparbella, Rocca Silana, Pietracassa, dove ti senti a casa tua, con orgoglio. Qui difatti ritroviamo il segno del nostro sangue schietto e della nostra razza che è di buona lega.

Ipogei tenebrosi e mura gigantesche circondano Volterra. Le mura si inerpicano sui poggi, discendono nelle valli e nei botri, s'inselvano, rincalzate con barbacani, coperte da gore di edera, da traboccamenti di leccio. E gli olivi e i cipressi che le accompagnano paiono avere l'età di quella pietra etrusca.

S'aprono le porte sulla campagna, sostenute da speroni, appoggiate a torri o a chiesette sempre chiuse, dove incontri carri antichi che rassomigliano a enormi scheletri di scavo, o donne che vanno a lavare a fonte Dòcciola librando sul capo le mezzine.

Ma mentre da una parte il monte s'inselva e dalla roccia scaturiscono le acque, dall'altra precipita con costoni dirupi e impervi sulla vasta solitudine vulcanica. Su quei paurosi scoscendimenti che ingoiano alberi mura chiese e sepolcri, su quegli sgarbatissimi strapiombi assai più minacciosi di quando i partiti armati venivano a dar guasto e guerra, sta lo scheletro spaurito della Badia in un senso di sospesa catastrofe. La chiesa di San Giusto fa fronte al precipizio con la sua squallida severità, e pare un'arca abbandonata, l'ultimo resto d'un naufragio. Di lassù si offre squadernata la fanatica arsura delle crete; non piani e monti, ma tutto un ribollire fatto terra, non acque che lustreggiano, ma ghiaie calcinate negli alvei dei torrenti. Giù giù dalle balze, in una luce mezzo tra viva e morta, roteano anime di falchi blasonando le zone di sole della loro ombra imperiale.

Dentro le mura Volterra ha la fiera apparenza di tutte le nostre città medioevali, teatri di lotte fra partiti e di tirannie private. I feudatari e i castelli del contado a poco a poco si assoggettarono al comune di Volterra, meno i Sangimignanesi, che resistettero e caddero sotto il giogo dei Fiorentini che li avevano aiutati. Poi Volterra, chiusa fra le repubbliche di Pisa, Firenze e Siena, dovette lottare per la propria esistenza. Finì, col sacco della città, nella piena soggezione

IL DUOMO, EDIFICATO DAGLI ARTISTI PISANI...

di Firenze, da cui non si riebbe. Il capitano nemico, Federico duca di Urbino, non volle impedire il saccheggio e portò via quanto potè. Poemetti contemporanei, capitoli, elegie, lamenti, in italiano e in latino, celebrano Federico da Montefeltro, perdonandogli il *nobile bottino*, per aver protetto l'onore delle donne volterrane:

> Per la terra correa con gran furore...
> forte gridando con la spada in mano:
> per preservare alle donne l'onore,
> mandar le fece tutte da una mano
> in una chiesa.

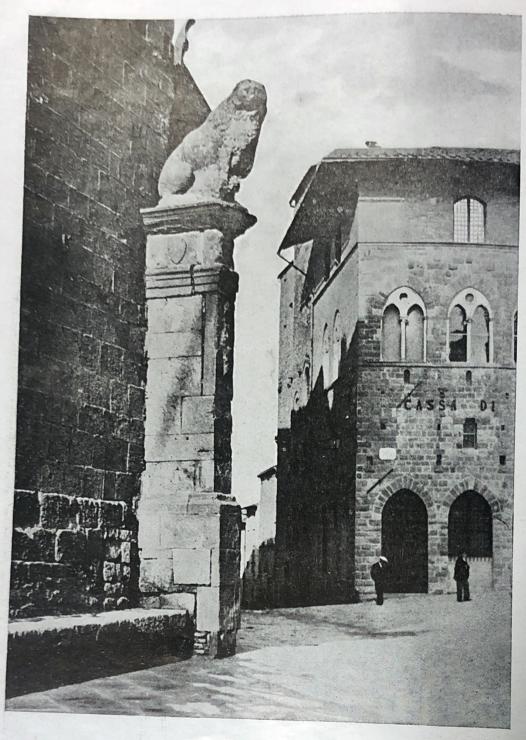
Così un altro poeta fa dire a Volterra:

> Et se non fussi il buon conte d' Urbino
> conosco certo che ero spianata;
> le persone e la roba in istermino
> in men d'un giorno e mezzo saria data.
> A cavallo era il franco paladino;
> fe' metter bando fra la sua brigata
> a pena delle forche.

Solida e placata, Volterra ha trovato nel tempo la sua vera grandigia, il suo assetto definitivo. Il senso esatto della vita e della morte è racchiuso nella cerchia delle mura. All'avversione per le forme ogivali potè forse contribuire la maggior convenienza d'usare materiali poco costosi, facili a procurarsi, e tali da garantire una lunga durata, se non un ricamo di forme; ma anche un concetto religioso molto più profondo di ogni slancio spirituale pietrificato ed espresso nelle guglie gotiche: il senso rozzo e profondo dell'eterna pace, del ritrovato equilibrio nell'al di là, del destino del corpo umano che è terra e soltanto terra è la sua dimora.

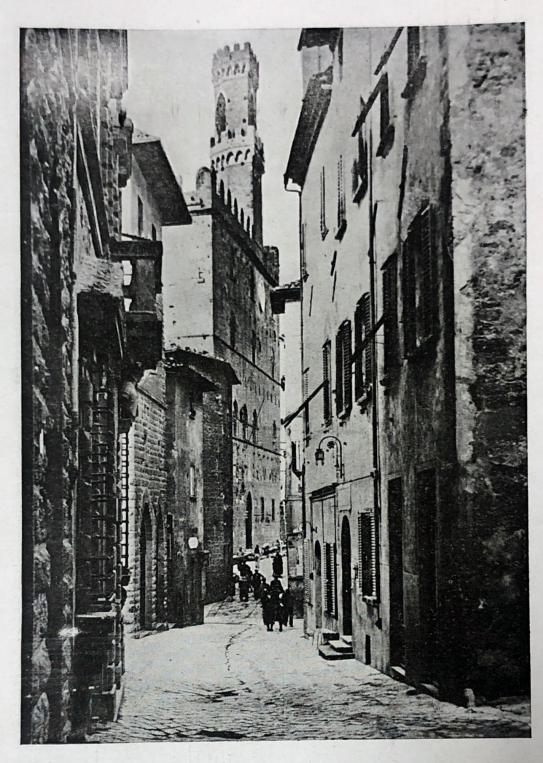
All'ombra dei palazzi di Volterra c'è una luce segregata, che rimane la medesima attraverso lo svariar delle stagioni. Rughe e chiassòli, palazzetti neri in *stil rozzo* e di lavoro *piano*, torri-case che una forza terrestre trattiene, come se l'armonia ne avesse a soffrire e il suolo si opponesse al troppo slancio. E torri cupe e arroganti, alte al di sopra dei tetti. Assieme a queste si stringono asserragliate a muraglia, in un silenzio armato,

COME TI GUARDANO LE FIGURE DEL CENACOLO DAL PULPITO DEL DUOMO!

LE URNE ETRUSCHE, SCAVATE DAGLI IPOGEI, COI BASSORILIEVI LATERALI...

DAGLI ERMETICI PALAZZI E TORRIONI TI SENTI A VOLTERRA GUARDATISSIMO...

(Il Marzocco fiorentino a lato del Palazzo dei Priori)

LETIZIA DI GIOCHI, SUL PIAZZALE DELLA CHIESA DI S. ANDREA.

SI STRINGONO, ASSERRAGLIATE A MURAGLIA, IN UN SILENZIO ARMATO, CASE DEL RINASCIMENTO.

(Il Palazzo Inghirami e il Palazzo dei Priori, nel fondo della via de' Marchesi)

case del Rinascimento con le facciate a bugne, con gli stemmi delle famiglie inquadrati in mezzo alla facciata. E dappertutto botteghe e laboratori di alabastrai, polvere e schegge d'alabastro sulle soglie delle porte, nei cortili, sulle barbe degli scultori di statuette, polvere candida e liscia che fa biancheggiare d'un bianco spaurito quel bigio fedele della pietra antica.

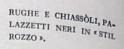
Donne pensose e virili scantonano pei vicoli, dimezzate dall'ombra e dal sole, sparendo nei buchi delle case, sotto certi stemmi di pietra accartocciati come foglie secche: novanta su cento quelle stesse che vedevi andare a lavare a Fonte Dòcciola con la testa incercinata sotto il peso delle mezzine. L'ora opera misteriosamente sui muri della città, e le facciate impassibili sembrano a momenti respirare come cose vive.

La città fa ressa attorno alla piazza col palazzo del Priori. Ruvida come una fortezza, la diresti un ritrovo battagliero di torri e di palazzi fioriti di stemmi, irti di portafiaccole e di anelli di ferro, che dànno idea di mani chiuse in atto di afferrare un'arma. Case che avevano difese, attorno,

come di castella. E il rispetto che il cittadino ne provava doveva essere grande: massime per il palazzo dei Priori, che era il propugnacolo della libertà comunale. E qui cade in sesto ricordare un'antica disposizione che ammonisce: *nessuno cittadino possi andare nel palagio con chapparone et berecta*.

Tanto di fuori, dagli ermetici palazzi e torrioni, quanto dentro le mura gelose, dalle folle di statue e di dipinti, ti senti a Volterra guardatissimo. Come ti guardano le figure del Cenacolo dal pulpito del Duomo! Di statue le chiese volterrane sono popolate. L'antica arte della pittura murale, quest'arte sana fatta a base di lavoro e di sofferenza collettiva, si manifesta, invece, negli affreschi pregevoli, ma dal restauro malamente condotto, della Cappella della Santa Croce nella chiesa di San Francesco.

Mentre il Duomo, edificato dagli artisti pisani, possiede sculture in grandissima copia, il battistero è spaventosamente vuoto: una cassa armonica dove si perde l'eco dei secoli. A prima vista ti sembra un cisternone. Vi nuotano nel buio, come in un'acqua àtona, le opere com-

RUGHE E CHIASSÒLI, PALAZZETTI NERI IN « STIL ROZZO ».

(Via Guidi: in fondo, il Palazzo Inghirami)

HA LA FIERA APPARENZA DI TUTTE LE NOSTRE CITTÀ MEDIOEVALI...

messe a Mino da Fiesole e al Sansovino; e l'enorme cavità le assume nel proprio silenzio. Ma se, appoggiate alle mura di quel cisternone, tali opere raffinate dànno suono di vuoto, le urne etrusche scavate dagli ipogei, con i bassorilievi laterali e quelle figure sgraziate sul coperchio (così goffe, spaventose e «naturali»), dànno il senso del tempo e del luogo. Non si sa se quell'immobilità guardante sia prodotta da uno stupore solare o da una pietrificazione di secoli. Tutta Volterra è sole e pietrame. Mi ricordo che, da bambino, il nome di quella città mi faceva impressione: quel misto di volo e di terrestre mi dava immagine di un che di volteggiante al di sopra di sé, di sollevato, ma di non mai completamente staccato dalle radici; come il volo dei falchi, a ruota, ma fisso a un punto nel basso. Così ora, guardando la fortezza col Mastio, dove la luce si slarga, e i rumori, anche quelli della terra, sono tutti in cielo, Volterra mi sembra una nave che si disàncori e si muova, e sempre ritorni in se stessa.

(Fot. dell'Avv. E. Biagini)

BINO SANMINIATELLI

TRE CELEBRAZIONI MUSICALI

BOITO · CATALANI LEONCAVALLO

Tre celebrazioni riuniscono quest'anno in rievocazione commemorativa tre nomi che nessuna affinità artistica, psicologica, spirituale potranno mai, sotto nessun aspetto, accostare. Enormi lontananze li separano nel lungo cammino della storia musicale, anche se la gloria oggi tesse tre ghirlande d'uguale grandezza da deporre sui loro monumenti.

Di Arrigo Boito scade il centenario della nascita (Padova, 1842). Di Alfredo Catalani il cinquantenario della *Wally* (Scala, 20 giugno 1892). Di Ruggero Leoncavallo il cinquantenario de *I pagliacci* (Dal Verme, 1892). Eppure, anche attraverso gli anni, il consenso delle folle e la frequenza delle rappresentazioni sono ben più larghi per il maestro napoletano che per gli altri.

Pochi autori, credo, sono stati acclamati come Leoncavallo. Certo nessuno più di lui seppe godere l'ebbrezza dell'applauso fino all'esagerazione, fino alla sazietà. Ho sempre conservato un visivo ricordo del suo faccione largo e sorridente, dei baffoni arricciati, del suo ciuffo ribelle che, quando s'inchinava alla ribalta, gli scendeva sugli occhi ed egli lo ricacciava in su col rapido gesto d'una mano, mentre l'altra si stringeva a quelle del soprano, del tenore, del baritono che lo trascinavano fuori dalle quinte dove aspettava, trepidante e ansioso, d'essere trascinato. Piccolo e corpulento, trotterellava per il palcoscenico con prodigiosa prontezza al primo scroscio delle acclamazioni. Riservati pudori, a quei tempi, l'autore non ne aveva. Ché era in voga l'uso di presentarsi anche durante lo svolgimento dell'azione, sicché lo spiedo delle chiamate era lardellato, di continuo, dall'apparizione del musicista alla cadenza d'ogni melodia. Di melodie e cadenze l'opera abbondava, e perciò, figurarsi! Almeno una cinquantina di volte il pubblico godeva la presenza del compositore, ancora prima che scendesse il sipario. Mai, più tardi, ho incontrato nella vita Ruggero Leoncavallo, quante volte lo vidi quella sera del 1903 al proscenio del teatro Garibaldi di Padova, durante la rappresentazione della *Zazà*. E bisogna notare che già fino da allora era cominciato il periodo della sua decadenza, dato che il trionfo de *I pagliacci*, quasi pari a quello della *Cavalleria rusticana*, non lo raggiunse più.

Che tutto Leoncavallo sia rimasto ne *I pagliacci* è dimostrato chiaramente dai risultati delle opere successive. Né *I Medici*, né *Chatterton*, né *Bohème*, né *Zazà*, né tanto meno il *Rolando da Berlino* ebbero vita lunga. Poi il compositore, negli ultimi anni, scivolò nell'operetta, quasi avesse fatto tardivamente suo il giudizio di un critico, prèsago ammonitore:

« Si può dire che il meglio della sua musica sta nelle parti di carattere leggiero e che allora la sua melodia diventa snella e varia. Così nella « cantata a ballo » de *I Medici*, nei primi due atti della *Bohème* ed in qualche parte della *Zazà*. Mentre, dove l'azione diventa intensamente drammatica e la musica dovrebbe alzarsi, essa manca di colore e ispirazione. Perciò Leoncavallo fallì quasi interamente la prova col *Rolando da Berlino*, per quanto egli abbia messo ogni cura a musicare un libretto che non gli conveniva e gli fu imposto da un capriccio di regnante, Guglielmo Imperatore ».

Nato a Napoli nel marzo del 1858, entrò a otto anni in Conservatorio e ne uscì diplomato a sedici, allievo del Serrao. Ma poiché il padre, che era presidente di Tribunale, s'era prefisso di avviarlo alla magistratura, passò a Bologna, dove s'addottorò in giurisprudenza, frequentando anche, per passione alla letteratura, la scuola del Carducci. Il suo spirito inquieto ed errabondo lo spinse, ventenne, verso le vie del mondo. E poiché aveva uno zio in Egitto, addetto all'ufficio stampa del Ministero degli Esteri, che si faceva chiamare Leoncavallo-bey, lo raggiunse per essere aiutato in quella che egli considerava la sua vera professione: concertista di piano. Le cose, da principio, si mettevano bene, al punto che non solo diede dei concerti alla Corte Kediviale, ma fu persino nominato maestro di camera del vicerè Mahomud-Hamdy, con la brillante prospettiva di ottenere un prossimo lautissimo stipendio come capo delle fanfare militari egiziane. Altre fanfare invece in quel periodo squillarono: quelle di guerra con gli Inglesi. E poiché Mahomud parteggiava per gli Arabi, Leoncavallo dovette fuggire a galoppo, travestito da Arabo, per mettersi in salvo a Porto-Said. Qui, ripresi gli abiti europei, potè dare un concerto che gli fruttò qualche centinaio di lire, con le quali riuscì, a bordo di un piroscafo inglese, a sbarcare a Marsiglia, e poco dopo a raggiungere Parigi.

La rievocazione di quel periodo di miseria la fece Leoncavallo stesso su una rivista parigina, quando molti anni dopo si allestirono per la prima volta *I pagliacci* all'Opéra-Comique, dove, da allora, sono sempre rimasti in repertorio:

« Dovetti cominciare – egli disse – coll'accompagnare le cantanti da caffè-concerto. Mi ricordo sempre di una serata che andai a passare presso un oste di Creil: per otto franchi, oltre il pranzo, il viaggio d'andata e ritorno e la cena... Quando fui condotto nella sala da concerto, oh, sorpresa!... non vi trovai il pianoforte, ma in sua vece un piccolo *harmonium;* e gli artisti non avevano musica, ma soltanto alcuni di quei piccoli fogli che si vendono per cinque centesimi nelle strade, colla sola melodia, senza accompagnamento: il che non impediva loro di dirmi prima di cantare: – Maestro, un tono e mezzo più basso!!!

RUGGERO LEONCAVALLO.

« Pare ch'io abbia allora fatto delle cose straordinarie come accompagnatore, perché all'indomani tutte le piccole agenzie dei caffè-concerto dei sobborghi cercavano il *petit Italien qui était très fort*, secondo le raccomandazioni degli artisti stessi che io avevo accompagnato. A poco a poco la mia fama arrivò fino all'*Eldorado*, ove il direttore di quell'epoca, Renard, mi richiese di alcune canzoni per le sue divette, ed io ne scrissi per la Iuana, per la povera Amiati, e per altre, che ebbero successo e mi furono regolarmente pagate dal *père Bathlot* in ragione di venti o trenta franchi ciascuna, senza contare i diritti d'autore, che raggiungevano le altezze fantastiche di sessanta o settanta centesimi per sera ».

Poi, a poco a poco, si liberò da quell'ambiente equivoco, insegnando ai cantanti, quelli veri, le opere di repertorio. E fu allora che conobbe il baritono Maurel, il grande interprete verdiano, il quale, ammirato del talento del giovane Napoletano, lo prese in simpatia e lo portò con sé a Milano, dove Verdi lo chiamava per creare Jago nella prima dell'*Otello*.

Un episodio aveva determinato la decisione di Maurel: una sera Leoncavallo s'era recato da lui per leggergli il libretto de *I Medici*, che, nelle ore libere, Leoncavallo poeta aveva pazientemente preparato per Leoncavallo compositore. E alla lettura, fatta con baldanzosa convinzione e infocato calore, seguì la confessione delle vive speranze di trovare un editore che gli desse la possibilità di dedicarsi anima e corpo alla musica.

Maurel gli procurò, a Milano, l' editore di Verdi. Duecento lire al mese, per un anno, e alla scadenza *I Medici* erano finiti. Ma l'opera rimase per tre anni negli scaffali della Casa Ricordi, e nel frattempo scoppiò fragoroso e improvviso lo strepitoso successo della *Cavalleria*. Leoncavallo, che mordeva il freno, non resistette più, ruppe ogni indugio, si lanciò a capofitto nell'audace avventura, bruciò le tappe e in soli cinque mesi scrisse libretto e musica del celebre atto, *I pagliacci*. Il soggetto gli era stato ispi-

ARRIGO BOITO IN GIOVENTÙ.

rato da un dramma vero, che suo padre aveva giudicato al tribunale di Cosenza.

L'opera, dopo la sola lettura del libretto, fu immediatamente acquistata da Edoardo Sonzogno, già con l'idea di abbinarla a quella di Mascagni, e il mancato direttore delle fanfare egizie diventò di colpo il celebre autore de *I pagliacci*. Un solo incidente iniziale, quando il lavoro apparve a Parigi, provocato da Catullo Mendés, che aveva scritto la *Femme à Tabarin*, e intentò causa per plagio a Leoncavallo. Ma costui, producendo i paterni incarti processuali calabresi, potè limpidamente dimostrare che la realtà della vita – come afferma *Tonio* nel prologo – spesso si confonde con la realtà della scena. Sicché, anche stavolta fu un baritono, il Maurel, che portò il compositore fuor dal pelago alla riva, e gli dischiuse gli infiniti orizzonti della gloria.

Ho riletto in questi giorni una paginetta di Alfredo Untersteiner su Arrigo Boito:

« Una posizione eccezionale prende nella musica italiana moderna il *Mefistofele*. Rappresentato alla Scala nel 1868 senza alcun successo, vi ritornò trionfante alcuni anni dopo, quando i tempi s'erano cambiati e la cultura musicale s'era alzata. Pensando al tempo in cui Boito scrisse la sua opera, essa ci appare ancora più ammirabile per l'elevatezza della forma e l'ampiezza della concezione. Bisogna considerare che Verdi era arrivato al *Don Carlos* e non aveva ancora scritto l'*Aida*. La coscienza che le forme tradizionali non bastavano più non esisteva o, forse, era il pensiero di qualche anima solitaria, mentre in realtà s'andava avanti seguendo l'antico andazzo, un po' a tentoni, senza sapere veramente dove si potesse sfociare.

Melodia, armonia, strumentazione, tutto mostra in quest'opera una individualità spiccata e originale. Boito è un vero poeta non solo nella poesia ma anche nella musica, che è alle volte d'una potenza espressiva e drammatica meravigliose. E se egli fu uno dei primi a seguire le teorie wagneriane, seppe però sempre conservare l'impronta nazionale. Oggi, dopo oltre mezzo secolo, il *Mefistofele* resiste ancora solido contro le ingiurie del tempo, perché quest'opera precorse i suoi tempi e perché essa ha il merito della sincerità e della divinazione ».

E leggo le recentissime e acute considerazioni di Franco Abbiati, che fa risalire al *Mefistofele* le origini del successivo disorientamento spirituale di tutta l'esistenza boitiana.

« Dopo la prima stesura chilometrica dell'opera – egli dice – fragorosamente condannata alla Scala, Boito è mortalmente ferito. Comincia a dubitare di se stesso, concede d'aver visto male, ripiega dietro l'usbergo dell'esteriore serenità. Invece di tener duro, come conveniva a un « devoto contemplator dell'Ideale », ammaina alquanto le novatrici vele e trasforma l'opera bocciata al punto che non ne conosciamo più il primo getto, ma solo la somma dei rifacimenti ».

E quindi conclude: « Un evidente disorientamento spirituale minaccia le facoltà creative del maestro, che propende a pensare classicamente, a sentire romanticamente, a concepire nell'orbita dei maggiori di casa e di fuori casa, con deplorevole eccesso di modestia. Che medita ora d'affiancare le evocazioni dell'impero romano crollante e della nascente cristianità: altra seducente visione del suo grande animo d'artista, peraltro accarezzata e realizzata quando il cuore e la mente sono devotamente rivolti a Verdi. Forse lo sciagurato tonfo milanese del *Mefistofele* aveva spento la sua giovanile audacia. Forse l'avevano indotto a sospettare di sé gli stessi trionfi di Bologna e di Venezia. Allentato il suo orgoglio, scossa la sua tenacia, Boito si chiude nel proprio doloroso dramma di diffidenza e di inconseguenza ».

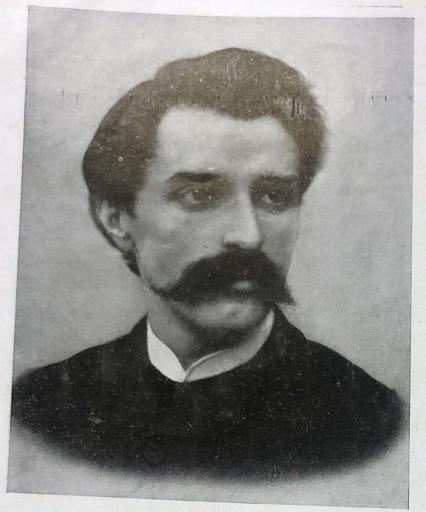
Ora io mi domando se quel dramma non si sia convertito in una intima gioia di vivere, se quello che l'Abbiati definisce doloroso non sia stato invece il gaudio supremo d'una parca esistenza, illuminata dal sogno del *Nerone*, continuamente soleggiata dalla grandezza di Verdi al quale, come Faust, egli aveva donato interamente l'anima. E talmente elevato era il suo culto per l'arte che – come scrisse Renato Si-

moni – purché una grande opera nascesse non gli importava d'esserne l'autore. Libero e indipendente, poiché ai suoi modesti bisogni bastava quello che gli rendeva il *Mefistofele*, che gli importava finire oggi, piuttosto che domani, il suo *Nerone*? Quel lento e sacro nascere dell'ope-

ARRIGO BOITO AL TEMPO DEL « NERONE ».

ra non era il meglio che egli poteva chiedere al destino?

ARRIGO BOITO AL TEMPO DEL « FALSTAFF ».

In un indimenticabile mattino del '912, entrando nello studio di Giulio Ricordi in via Berchet, trovai il grande editore raggiante per una enorme, inattesa notizia, che aveva allora allora ricevuto. Tanto che sentì l'impellente bisogno di confidarla al primo capitato, ch'ero io, giovanissimo, da lui amato e protetto, come egli sapeva amare i giovani nei quali aveva fede. Mi disse che pochi minuti prima era stato da lui Boito ad annunciargli che nella notte aveva finito il *Nerone*. Il signor Giulio, che da anni sospirava quell'annuncio, già correva con la mente ai vasti preparativi che avrebbero immediatamente messo a subbuglio la « Scala » per allestire l'opera nella prossima stagione. E già dava disposizioni al figlio Tito per chiamare al più presto i varî collaboratori, a cominciare da Ludovico Pogliaghi cui erano affidati i bozzetti delle scene e dei costumi, sulle scrupolose precise studiatissime indicazioni dell'autore. Ma, principalmente, raccomandava a Tito di spedir subito a Sirmione, dove Boito si sarebbe recato all'indomani, un grosso pacco di carta da partitura, perché aveva stabilito di cominciare di colpo la strumentazione. La carta fu mandata; poi passarono i giorni e passarono i mesi senza

ALFREDO CATALANI AL TEMPO DELLA « WALLY ».

che dalla terra di Catullo giungessero più notizie del *Nerone*.

Al ritorno dal Garda, Boito aveva dichiarato al suo carissimo Giulio che laggiù s'era reso conto che l'opera richiedeva una lunga e paziente revisione, e perciò quel primo impulso d'abbandonarla al pubblico era completamente crollato. Quanto tempo gli sarebbe ancora occorso? Non sapeva. Ma sapeva fermamente, però, che non l'avrebbe passata all'editore se prima non si fosse sentito sicuro che quello che voleva era raggiunto.

Dai primi spensieratissimi anni della scapigliatura col Rovani, Emilio Praga, Giovanni Camerana, dalle sataniche ribellioni di *Re Orso*, dal deprecato avvenirismo del *Mefistofele*, era arrivato all'oasi dei poemi di *Otello* e di *Falstaff*, per Verdi, e della tragedia neroniana per se stesso. Verdi era morto. Ormai non gli restava che il divino tormento del *Nerone*. E non voleva distruggere la segreta felicità del suo costante sogno verso quella mèta di perfezione che il suo sguardo portava sempre più lontana. Arrigo Boito teneva fede alle parole scritte appena ventenne: « L'artista dovrebbe essere un uomo pieno di larve, un uomo invaso da un grande morbo dell'anima, da una sola luce: l'ispirazione, l'ispirazione lunga, meditata, scandagliata, pesata sciente eroica infaticabile, austerissima ». E della luce di questa fede si nutrì, felice.

Certo la felicità non sorrise ad Alfredo Catalani. « Dover morire con tanta musica in cuore ». Furono le sue estreme disperate parole.

Subito dopo la *Wally* gli turbinava nell'anima un nuovo poema lirico che si intitolava *Nella selva* e in cui s'era prefisso di « strappare all'infinita luminosità della natura il misterioso segreto della sua poesia ». Di poesia la sua musica si è sempre nutrita. Una poesia malinconica ma traboccante di fascino, come un crepuscolo di alta montagna, quando l'ombra discende e dalle pievi il rintocco delle campane accompagna i ritorni dai pascoli e l'anima si stringe in una nostalgia dolce e sconsolata di indefiniti amori. Nessuna letizia gli era mai venuta dalla vita. In giovinezza, armato di tenace volontà e di salute, era emigrato dalla nativa Lucca a studiare a Parigi, e di là era giunto a Milano, dove Giovannina Lucca, la fervente lanciatrice di Wagner in Italia, l'accolse sotto la sua potente ala protettrice. Da quella protezione nacque l'*Elda*, e non appena l'opera fu finita, per consiglio della Lucca e con una sua lettera di ammirativa raccomandazione per Carlo Pedrotti, direttore del Teatro Regio di Torino, Catalani si recò a farla sentire al potente maestro, talmente difensore della musica italiana da rifiutare il *Sansone* di Saint-Saens per il solo fatto che costui aveva invocato l'ostracismo alle opere di Verdi, dopo il grandioso successo dell'*Aida* a Parigi.

Il Pedrotti ascoltò lo spartito che durava tre ore, e disse al maestrino lucchese che, poiché là dentro c'era materia per tre opere, bisognava tagliarne almeno una. Catalani si vide perduto, ma tornato a Milano, tagliò, sfrondò, ridusse, e l'*Elda* apparve alla ribalta nel gennaio del 1880. Già fino da allora la sua salute cominciava a declinare, tanto che la moglie del Cichin, il custode del teatro, diceva che gli faceva molta pena quel giovane, che pareva « tenesse l'anima coi denti ».

Il dramma di Alfredo Catalani cominciava. Egli, che pure aveva già composto altre due opere rappresentate alla « Scala », *Dejanice* e *Edmea*,

si trovava costretto dalle necessità finanziarie a concorrere al posto di insegnante al Conservatorio di Milano dopo la morte di Amilcare Ponchielli. Era riuscito primo tra i numerosi concorrenti, alcuni dei quali non avevano esitato a far giungere la voce al Ministero che poteva diventare pericoloso il contatto degli studenti con un maestro minato dalla tisi. Catalani lo seppe e ne scrisse al suo fraterno amico Depanis, a Torino: « Non mi meraviglierei che si riuscisse a persuadere il Ministro che io sono un povero tisico all'ultimo grado. Mi rincrescerebbe assai più di non avere il posto per questa ragione che per provata asinità. Che non sono un asino potrei ancora dimostrarlo ».

ALFREDO CATALANI. Busto dello scultore A. Alberti)

Ebbe il posto, e coi nuovi proventi potè pagarsi un libretto di Illica, dato che i precedenti poeti, D'Ormeville, Zanardini, Ghislanzoni, non gli avevano fino allora fornito trame teatrali vive ed efficaci. Il nuovo soggetto fu tratto dalla traduzione d'un romanzo tedesco di Guglielmina Hillern, che si intitolava *Wally dell'Avvoltoio* e che « La Perseveranza » pubblicava allora a puntate, in appendice.

La febbre di cominciare lo bruciava come quell'altra febbre costante, persistente che minava la sua esistenza. La tosse ostinata gli spaccava i polmoni. Ma ogni male fisico sembrava sparire nell'esaltante ebbrezza del lavoro.

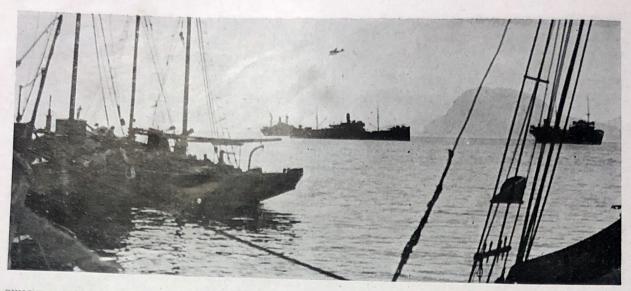
Poi, venne il faticoso periodo delle prove scaligere. Dirigeva Edoardo Mascheroni. Protagonista era Ericlea Darclée. Gli allievi del Conservatorio aiutavano a passare le parti agli artisti. Facevano il possibile e l'impossibile perché il loro adoratissimo maestro non dovesse affaticarsi egli stesso e risentirne serio danno alla salute.

E venne, finalmente, anche il successo. Al primo atto si volle replicata la famosa romanza *Ebben... ne andrò lontana...* Applausi al secondo. Il successo aumenta al terzo e al quarto, di cui è acclamatissimo il preludio, quell'indimenticabile brano *A sera* che è una delle pagine più sentite e toccanti del gran compositore. Diciotto repliche consolidarono la gloria della *Wally*.

Nell'agosto del '43, a trentanove anni, Catalani moriva « con tanta musica nel cuore », lasciando tanta musica che dal cuore era sgorgata. Funerali modesti, silenziosi, squallidi. Gli allievi prediletti e pochi amici intorno alla sua bara. E poiché al cimitero nessuno si decideva a pronunciare un discorso, fu Giulio Ricordi che disse: « Mi piace di interpretare questo silenzio come la miglior prova del dolore che ti contorna, povero Catalani. Ma se nessuno qui ti manda l'ultimo saluto a nome della città che ti ospitò, ti stimò, ti applaudì, sia concesso a me di darti l'estremo addio ».

Ma se proprio a Giulio Ricordi venne più tardi mossa l'accusa di aver volutamente lasciato cadere nell'oblio le opere del cantore lucchese, perché non offuscassero la gloria nascente di Giacomo Puccini, quale accusa più grave e più fondata non si dovrebbe rivolgere ai teatri italiani, che nemmeno oggi, nel cinquantenario, – se ne escludi il *Regio* di Torino e qualche altro, che si sono decisi tardivamente a riparare alla ingiusta dimenticanza – han sentito il dovere di includere nei loro programmi la *Wally*?

Ben ai loro dirigenti si dovrebbe ripetere la remota e accorata invocazione del Depanis: « Un po' d'amore per lo sventurato Alfredo Catalani! ».

GIUSEPPE ADAMI

GIUOCHI DI LUCI E D'OMBRE SULLE ACQUE DELL'EGEO.

(*Arch. Fot. C.T.I.*)

UNA GEMMA DELL'EGEO
SIRA

In un brano dell'*Odissea*, uno forse dei più dolci e dei più tristi, Eumeo, il fedele mandriano di Laerte, sollecitato da Ulisse, narra le vicende della sua vita travagliata. E mentre racconta, gli occhi gli si riempiono di pianto e il suo cuore è stretto da un nodo di sconsolate nostalgie per la patria lontana e per la terra che, fanciulletto ancora, fu costretto ad abbandonare. Questa terra è Sira, l'isola petrosa che si leva al centro dell'arcipelago delle Cicladi, a Sud-est dell'Attica e a circa ottanta miglia di mare dal porto del Pireo; Sira, da cui – secondo gli antichi – era agevole scorgere le *acrobazie del sole*.

Le indicazioni geografiche di Omero sono precise; né c'è da meravigliarsene, perché l'antico aedo, chiunque egli fosse e ovunque avesse avuto i natali, conosceva certamente il Mare Egeo, ne aveva visitate le terre, a volte ubertose e feraci, a volte aride e sassose, conservando negli occhi della mente la limpidezza e il fulgore dell'ambiente:

Cert'isola, se mai parlar ne udisti,
giace a Delo di sopra e Siria è detta,
dove segnati del corrente sole
i ritorni si veggono...

VEDUTA PANORAMICA DI SIRA, PRESA DAL MOLO. (*Fot. Novelli*)

Come adesso, non era troppo grande:

...già grande
non è troppo, ma buona...

E a differenza di adesso,

...armenti e greggi
produce in copia e ogni speranza vince
col frumento e col vino. Ivi la fame
non entra mai, né alcun funesto morbo
consuma lento i miseri mortali:
ma come il crine agli abitanti imbianca,
cala, portando in man l'arco d'argento,
Apollo con Artemide e gli uccide
di saetta non vista un dolce colpo.
Due cittadi vi son di nerbo eguale;
e l'Ormenide Ctesio, il mio divino
padre, dell'una e l'altra il fren reggea.

Questa era la Sira di allora; isola ubertosa e fiorente, dove gli uomini trascorrevano il proprio tempo accudendo ai lavori dei campi, trafficando con i Fenici giunti d'oltremare e adorando gli dèi pagani, mostratisi tanto generosi verso di loro, da esimerli dalla morte per morbo e darli in braccio a una dolcissima eutanasia.

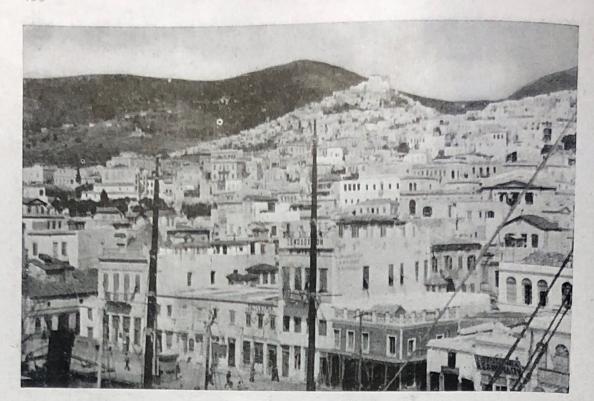
Molto tempo è trascorso, e tutto è ora assai diverso da quel mondo di leggenda. Sira è oggi una città, dove il prezzo del cotone ha molta più importanza dei sacrifici compiuti sul monte Pyrgos e dove l'Ormenide Ctesio è sostituito da un alacre Comandante militare italiano.

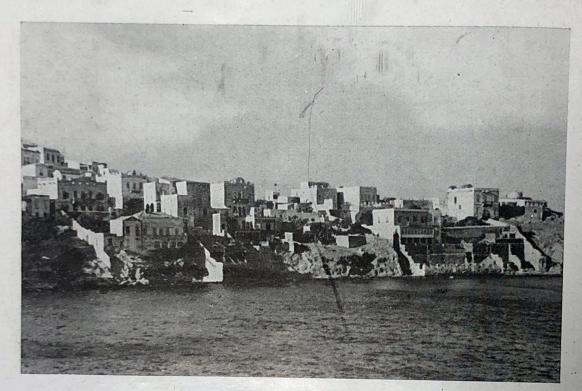
Le Cicladi costituiscono un compatto gruppo di isole disposte quasi a cerchio, che debbono appunto a questa loro disposizione (cerchio, in greco *Kiklos*) il proprio nome. Il cerchio ha il suo centro geografico ed economico in Sira, e l'arcipelago si estende a ben trentotto isole, che costituiscono i vertici di un altipiano sottomarino, avanzo di una vasta regione emersa, che in passato doveva congiungere la Grecia alla penisola anatolica. Diversa è la composizione del terreno, che a Nord è soprattutto formato da gneiss, calcari, scisti e marmi, vero prolungamento della vasta isola di Negroponte e dell'Attica; a Sud, invece, è di natura vulcanica, come appare evidente specialmente nell'isola di Santorino, una delle più meridionali, caratteristica per i panorami sconvolti di origine tipicamente eruttiva.

Delle 38 isole suddette, le 14 principali aventi importanza economica e politica sono: Sira, Amorgo, Anafe, Andro, Kea, Kitno, Io, Nasso, Paro, Santorino, Serifo, Sifno, Tino, Micono. Sira, la più importante e la più popolata, se non la più grande, costituisce il capoluogo dell'arcipelago e gravita sull'agglomerato urbano di Ermupolis, con vere e proprie caratteristiche di città. Sotto l'aspetto industriale e armatoriale Ermupolis è uno dei maggiori scali mediterranei e degli approdi obbligati delle vie di navigazione con l'Oriente. Tra le altre isole, Andro, Nasso, Santorino, Paro, Tino, Kea hanno una discreta produzione agricola e, quindi, una qualche importanza economica. Le rimanenti presentano soltanto un interesse turistico.

In complesso, 130 mila abitanti; un porto (Ermupolis) ampio, abbastanza sicuro, ben attrezzato e suscettibile di molto sviluppo; un ambiente di armatori e di gente di mare di prim'ordine; una organizzazione industriale abbastanza sviluppata e superiore alle necessità locali; una produzione agricola notevole di vino, conserva di pomodoro, agrumi, cipolle, patate, ma scarsa di altri prodotti di primissima necessità (cereali, foraggi, latticini, bestiame).

Quanto alla sua storia, l'arcipelago è ricordato come una delle culle della civiltà ellenica e delle sedi in cui la genialità di questo popolo ebbe modo di fiorire, rivelando i molteplici aspetti del suo carattere. La religione pagana ebbe in Delo uno dei maggiori centri di culto. Colonizzata dagli Ioni tra l'XI e il X secolo av. Cristo, vi fiorì la leggenda che narra come Latona, rimasta incinta di Zeus, vi trovasse rifugio nelle sue molteplici peregrinazioni, dandovi alla luce Febo

SIRA: PANORAMA DELLA CITTÀ ALTA.

(Fot. Gattoni)

SIRA: LA CITTÀ SULL'IMBRUNIRE.

(Fot. Gattoni)

ed Artemide. A Delo ebbe il proprio centro una delle principali federazioni religiose della Grecia antica, l'anfizionìa degli Ioni insulari, che diede parecchio filo da torcere ad Atene prima e a Roma poi. Il porto di Delo ebbe uno straordinario sviluppo, ma decadde a poco a poco dopo la conquista romana, fino a rimanere del tutto inattivo sotto Giuliano l'Apostata.

Importanza ebbe anche Nasso, la più grande e la più bella delle Cicladi. Fertilissima in confronto alle altre isole, produce frutta, orzo, olio e vino. Vi si gode di un clima dolcissimo e di un ambiente ospitale. Narra una leggenda pagana che Teseo, di ritorno da Creta, dove era riuscito a vincere il Minotauro mercé l'aiuto di Arianna, vi abbandonasse la propria amante, poi incontrata da Bacco, che la fece sua sposa. Nasso fu sede di un ducato veneziano, comprendente 12 isole, durato dal 1217 al 1556, quando tutta la regione cadde in mano ai Turchi.

Notevole presso i Greci antichi fu Paro, punita da Milziade per aver aiutato i Persiani, e sottoposta da Temistocle a un grave tributo; fornitrice del marmo pario, il meraviglioso e rosato materiale edilizio e scultorio, in cui l'arte ellenica trovò la sua migliore forma espressiva. Rinomanza ebbe anche Santorino, l'isola ad anello, che nel corso dei secoli ebbe a subire parecchie eruzioni vulcaniche. Abitata oltre due millenni avanti Cristo, conserva tracce evidenti dei suoi primi abitatori, per civiltà e modi di vita prettamente cretesi. Abitata più tardi dai Dori, provvide i coloni che nel VII sec. a. C. fondarono Cirene, sulla costa africana. Sede di

SIRA: UNA DELLE BANCHINE DEL PORTO.

(Fot. Gattoni)

SIRA: LA CITTÀ VISTA DAL PORTO.

(Fot. Gattoni)

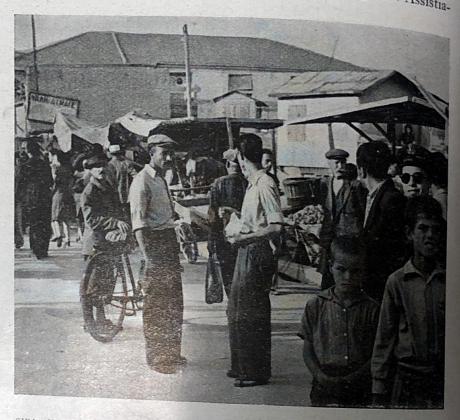
una signoria veneziana, Paro entrò a far parte del ducato di Nasso, seguendone le sorti quando esso fu conquistato dai Turchi.

Salvo la citazione omerica, Sira non ebbe, invece, grande rinomanza, forse perché mancante di centri abitati di qualche entità. Ad ogni modo, doveva essere abitata da una gente alacre e volitiva, che però ha lasciato poche tracce della sua civiltà. Era fertile e coperta di boschi, come risulta non solo dalla citata descrizione omerica, ma anche dai torchi e dai frantoi recentemente rinvenuti, che attestano una notevole produzione olearia. Anche il sopravvivere di alcuni nomi di località prova l'esistenza di un'agricoltura progredita. La distruzione delle foreste, forse dovuta a un incendio, ha causato la scomparsa di tutto il terreno alluvionale, coperto, nei casi migliori, da una vegetazione bassa, che offre alimento solo a qualche sparuto gregge di pecore e di capre.

La città di Ermupolis è costruita intorno al porto, nel lato orientale dell'isola. A ridosso della città bassa sorge quella alta, edificata su una collina e dominata dalla chiesa cattolica di San Giorgio, costruita dai Cappuccini, che scelsero Sira come uno dei punti di partenza per le missioni dirette in Oriente. L'esistenza di questa comunità cattolica e i pericoli ai quali essa era sottoposta a causa del dominio turco, offerse il pretesto ad una presa di posizione da parte della Francia, alla quale spettava, per antica consuetudine, la salvaguardia degli interessi cattolici in Oriente. Luigi XIII prese, infatti, l'isola sotto la sua protezione, e da quel tempo il ve-

SIRA: LA PIAZZA PRINCIPALE. (*Fot. Gattoni*)

greco. Qualche cifra sull'attività mercantile di quei primi anni potrà interessare il lettore. Nel 1875 entrarono nel porto di Sira 1568 velieri e 698 vapori, per un totale di 740.731 tonnellate; nel 1883 questa cifra era salita a 3379 velieri e 1126 vapori, per 1.056.201 tonnellate. La maggior parte dei velieri apparteneva alle flotte mercantili greca e turca, mentre i vapori erano per lo più austriaci, francesi e turchi. Il porto di Sira costituiva un comodo scalo obbligato tra il Mediterraneo orientale e il centrale, e le navi avevano modo di rifornirvisi.

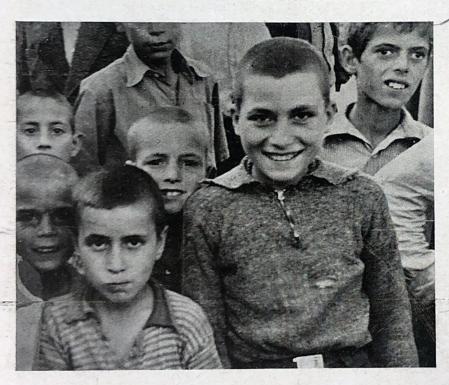
Ma le fortune della città declinarono rapidamente in seguito allo sviluppo del porto del Pireo, che si avvantaggiava della vicinanza di Atene e dell'esistenza del retroterra greco. Assistiamo, quindi, al rapido decrescere dei suoi traffici, che nel 1890 ammontavano a un totale di 1.313.730 sterline di commercio estero e nel 1900 soltanto a 408.350 sterline. Allora cominciò a svilupparsi l'attività più propriamente armatoriale: in mancanza di un traffico di passaggio, i più arditi abitanti dell'isola, forti di un'esperienza secolare e di un innato amore per il mare, organizzarono una propria flotta mercantile, che contribuì notevolmente a rendere la Grecia uno dei primi paesi nel campo della navigazione. Le

scovo cattolico della città fu sempre nominato direttamente dal Pontefice. Agli inizi del XIX secolo gli abitanti dell'isola non erano più di mille ed avevano l'abitudine di abbandonare l'abitato e di nascondersi per le colline, quando scorgevano in mare un vascello turco o corsaro. Ma Sira era destinata a veder aumentare rapidamente la sua popolazione in seguito alla guerra d'indipendenza greca. Infatti, i profughi di Chio, costretti a fuggire dalla propria isola a causa delle tragiche persecuzioni turche, dopo aver cercato inutilmente un asilo a Tino, a Spezia, a Idria, e dopo essere stati respinti dagli abitanti di Ceo, presero finalmente stanza a Sira, sotto la protezione del re di Francia.

Si trattava di 40.000 abitanti, che aumentavano in misura imprevista la popolazione isolana, ponendo le premesse del suo rapido sviluppo. Il principale centro urbano fu chiamato – come abbiamo detto – Ermupolis (città di Hermes) dal nome della prima nave da cui erano sbarcati i profughi.

Molti immigrati decisero di fissare nell'isola le proprie sedi stabilmente, e benché la loro attività e i frutti del loro lavoro fossero più volte messi in pericolo dalle scorrerie piratesche, l'isola cominciò a prosperare fino a diventare il primo e il più importante fra i porti del nuovo Stato

SIRA: IL MERCATO. (*Arch. Fot. C.T.I.*)

navi, come d'altronde la maggior parte di quelle greche, erano costituite da vecchi volandieri, di costruzione inglese; modelli generalmente superati dalla tecnica più moderna e di cui la marina britannica era ben lieta di sbarazzarsi. Nonostante ciò, i marinai di Sira erano capaci di correre le acque del globo, in cerca di un carico da trasportare, distinguendosi per ardimento e iniziativa commerciali. Si citano casi in cui difficili compiti di carattere marinaro, quali il passaggio attraverso canali, pericolosi per innumeri secche e scogli obbligati, non indicati sulle carte marittime, furono assunti dai marinai di Sira, lanciatisi all'avventura al solo scopo di battere una concorrenza, o per dimostrare ad altri marinai la propria superiorità. È oggi assai difficile dare un giudizio sulla flotta greca, poiché la guerra ha scaraventato le sue navi nei punti più diversi del globo e perché gli affondamenti dovuti al controblocco dell'Asse hanno causato vuoti paurosi nel suo tonnellaggio complessivo: certo è, tuttavia, che la flotta mercantile di Sira costituiva, prima della guerra, una aliquota importante di quella greca, il cui totale ammontava, nel 1939, a tonnellate 1.889.000. L'abilità dei suoi capitani e marinai si era affermata ed imposta nei circoli marittimi di tutto il mondo.

SIRA: LA BANDIERA ITALIANA SUL MUNICIPIO DELLA CITTÀ. (*Fot. Gattoni*)

SIRA: RAGAZZI AL MERCATO. (*Arch. Fot. C.T.I.*)

Ma, oltre alla propria attività armatoriale, la popolazione di Sira aveva anche dato un notevole sviluppo a quella industriale. Ermupolis, specie in questi ultimi anni, è diventata uno dei principali centri cotonieri del levante, con un complesso di fabbriche degne veramente di nota, non solo per la modernità dei macchinari e dei sistemi di lavorazione, ma anche per la bontà del prodotto, apprezzato sui mercati greci e di tutto *il* vicino Oriente. A Sira esistono stabilimenti di filatura e tessitura, oltre a un buon numero di calzettifici e di maglierie. La materia prima proveniva, in passato, prevalentemente dall'Egitto, ma in questi ultimi anni lo sviluppo della coltura cotoniera, specie in Attica e in Beozia, aveva offerto la possibilità di una certa autarchia dell'industria tessile. Il cotone greco era da prima di qualità inferiore a quello egiziano, ed è ancora meno apprezzato sul mercato: ciò non toglie, però, che, opportunamente lavorato, esso fornisca un prodotto e un manufatto abbastanza pregevole e di costo assai inferiore a quello di origine egiziana.

In tutta la Grecia, sia continentale che insulare, l'industria trova non pochi ostacoli al proprio sviluppo nella mancanza di combustibile, alla quale non si può supplire mediante energia idro-elettrica. La stessa deficienza è sentita anche a Sira, dove la forza motrice è data prevalente-

DELO: PAVIMENTO A MOSAICO.

(*Fot. Novelli*)

mente da energia termo-elettrica, e il combustibile è costituito da nafta, naturalmente d'importazione. Nel complesso delle attività industriali, quella cotoniera occupa il primo posto, seguita da presso dalle industrie ad essa accessorie e da quelle navali. A Sira esiste un discreto cantiere (il secondo della Grecia, dopo quello del Pireo) e una mano d'opera specializzata soprattutto nella costruzione di velieri. Il legname è anch'esso d'importazione e proviene in gran parte dai boschi di pino dell'isola di Samo. Nel campo delle industrie accessorie, da notarsi quelle di pezzi di ricambio per telai in acciaio e in cuoio.

Anche l'industria conciaria è alquanto sviluppata e lavora pelli in parte d'importazione e in parte di produzione locale. Si aggiungano altri vari opifici e stabilimenti specializzati nella fabbricazione di cordami, cappelli, mobili, vasellame di ceramica, oltre a buoni mulini e a varie distillerie.

Il complesso industriale dell'isola è tale da costituire la premessa di una vasta attività. Arretrata, invece, è la condizione sociale del popolo lavoratore: l'industria risente dell'ambiente greco-balcanico nel quale si è sviluppata, e sotto l'aspetto salariale-assistenziale si trova molto arretrato in confronto a quella degli altri paesi europei. I padroni degli opifici sono despoti assoluti delle loro industrie, e gli operai non hanno alcuna garanzia per la continuità e per la rimunerazione del proprio lavoro. Il governo di Metaxas, espressione della classe plutocratica, da questa sostenuto e appoggiato, nulla fece per i salariati, se non prendere qualche provvedimento di emergenza durante lo svolgersi del conflitto con l'Italia, quando era necessario tenere a freno i lavoratori, le cui richieste si facevano sempre più incalzanti, e dare ad essi l'illusione che i loro problemi fossero oggetto di attenta cura da parte del Governo. Come centro operaio, la città di Sira è da annoverarsi tra i maggiori della Grecia e del vicino Oriente. Tremila operai lavorano nel settore cotoniero, in buona parte donne e ragazzi. Gl'impianti esistenti permettono, tuttavia, d'impiegarne il doppio.

Da quanto abbiamo detto si può comprendere che la provincia delle Cicladi è una delle più ricche della Grecia. Per quanto paralizzata dallo stato di guerra ed angustiata da gravi problemi d'ordine alimentare, essa continua ad essere potenzialmente ricca. Attualmente esiste una massa ingente di disoccupati, costituita da marittimi in cerca d'ingaggio, e da operai ai quali la situazione dell'industria non offre possibilità di lavoro. Di contro, esistono nell'isola colossali fortune in mano di armatori e industriali, che hanno collocato il loro denaro in investimenti stabili e sicuri. In sostanza, si ripete a Sira la situazione

comune a tutto l'Oriente mediterraneo ed in particolare alla Grecia, dove l'estrema indigenza e l'estrema ricchezza vivono a contatto e in contrasto stridente.

Il gravame fiscale è relativamente mite, ma, poiché le spese sono limitate, gl'introiti sembrano sufficienti. Il municipio di Ermupolis, il maggiore delle isole, cui spetta l'amministrazione di una città di media grandezza, con tutti i servizi pubblici relativi, presenta un bilancio in pareggio.

DELO: MOSAICO. (*Fot. Novelli*)

Il settore agricolo è stato finora il più trascurato dalla popolazione, essendo considerato come poco rimunerativo. In realtà, la natura prevalentemente sassosa del terreno, la scarsità d'acqua, la possibilità d'importare facilmente prodotti agricoli e alimentari, e soprattutto l'esistenza di vaste attività industriali ed armatoriali han fatto sì che la popolazione si disinteressasse di questo settore della produzione. Fra tutti i lavoratori, i contadini si trovavano nelle condizioni economiche più difficili, possedendo giusto il necessario per la reintegrazione elementare delle proprie energie fisiche. Oggi la situazione si è radicalmente capovolta. La crisi alimentare che grava su tutta la Grecia fa sì che i soli fortunati siano i possessori di generi agricoli: gli agricoltori sono, di conseguenza, gelosi dei propri prodotti, e si rende necessario l'intervento continuo dell'autorità militare italiana per impedire che profittatori abbiano a sfruttare la situazione a scopi speculativi. La natura del terreno, prevalentemente roccioso e con poche zone di riporto, permette colture rare, per le quali bisogna combattere contro la pietra, l'aridità e il basso rendimento. In passato molte erano le zone che i contadini lasciavano incolte: adesso queste zone si sono ridotte quasi a zero, poiché i bisogni alimentari e l'alacre sorveglianza delle autorità hanno spinto i contadini a intensificare le colture. Dal suolo si ottiene grano, segale, orzo, legumi, verdure, frutta, tra cui le mandorle, e poco altro. Si tratta, ad ogni modo, di prodotti scarsi ed insufficienti ad alimentare la popolazione, che si sostenta mediante prodotti d'importazione.

L'arcipelago delle Cicladi è oggi totalmente occupato dalle truppe italiane. L'occupazione, avvenuta alla fine della campagna di Grecia, non trovò alcuna resistenza, neppure a Sira, dove l'esistenza di una scuola militare rendeva possibile una difesa organizzata. La popolazione si mostrò dapprima spaventata, poiché essa conosceva il soldato italiano solo attraverso le descrizioni che ne faceva la propaganda anglo-americana, dipingendolo come avido di sangue, massacratore, vandalico. Questa opinione si è andata modificando man mano che i contatti fra abitanti e soldati si sono fatti più intimi, dando ad entrambi la possibilità di conoscersi a fondo. L'Italiano è oggi apprezzato per quanto di nobile e di cavalleresco ha nel suo carattere, per la sua capacità d'intendersi con i forestieri e di capire i loro bisogni, per la generosità dei suoi sentimenti, per la sua avversione ad ogni crudeltà.

Le nostre autorità si sono dimostrate in ogni istante all'altezza dei gravi compiti. Governare una provincia occupata in tempo di guerra, in circostanze molto ardue, quando le naturali attività dell'individuo e della collettività sono sconvolte e sviate, quando c'è da risolvere rapidamente e adeguatamente tutti i problemi – dai politici ai militari, dagli amministrativi agli alimentari – è un'impresa di grave responsabilità. Per condurla felicemente a termine bisogna esser dotati di spirito organizzativo, capacità tecnica e assoluta dedizione di sé. Queste doti sono sempre alla base dell'azione delle nostre autorità, per le quali l'avvicinamento tra Italiani e

DELO: MOSAICO. (*Fot. Novelli*)

popolazione cicladica è una costante e quotidiana preoccupazione.

A Sira esisteva già una piccola colonia italiana, composta per la maggior parte di Italiani nati in Grecia e raramente venuti in Italia. La nostra patria e le nostre capacità individuali non potevano essere giudicate attraverso di essi se non in modo superficiale e incompleto. Il contatto diretto dei nostri soldati ha perciò servito a far conoscere agli isolani chi sono veramente e che cosa valgono gl'Italiani.

Gli abitanti delle Cicladi, e in specie di Sira, hanno così imparato ad apprezzarci. Il comportamento del nostro soldato, ispirato a serenità e a moderazione, si è imposto da ogni punto di vista. Gl'Italiani non sono più considerati estranei e tanto meno nemici. Il ritorno dei nostri soldati è pieno di auspici e di ricordi: esso richiama alla mente e al cuore di tutti il tempo in cui romanità ed ellenismo trovavano in Grecia il loro punto d'incontro, e proprio nelle Cicladi, una tra le loro sedi d'intesa. Da questo ricordo e dalla reciproca comprensione attuale potrà scaturire quella collaborazione che è nel desiderio e nelle intenzioni di tutti.

L'Italia è oggi presente con i suoi soldati, con le sue navi, con la sua organizzazione commerciale, con i suoi frequentatissimi corsi di lingua, con un giornale bilingue stampato a Ermupolis, con i suoi organi di penetrazione e di propaganda. Rodi è vicina, e Rodi è una chiara testimonianza di quanto si possa fare in Mediterraneo, quando si abbia l'intenzione di lasciare un'impronta nella vita di un paese e di un popolo. Gli abitanti delle Cicladi sono i primi a sconfessare il loro recente passato e a riconoscere che soltanto dall'intesa con l'Italia può scaturire la grande, la vera collaborazione mediterranea.

Di questa collaborazione si sente oggi nelle Cicladi un bisogno imperioso. La guerra è stata ed è dura, ma se ne possono superare i danni mercé l'aiuto dell'Italia, sotto i cui auspici tutto è possibile in questa regione, dove gli uomini sono alacri e volitivi, ma hanno bisogno di liberarsi da quella mentalità provinciale per cui le lotte partigiane e i settarismi hanno ancora una certa vitalità. L'Italia dovrà segnare gl'indirizzi e additare la strada. Il paese ha bisogno di una maggiore onestà e chiarezza d'intenti, poiché il malgoverno, ottomano prima e ateniese poi, ha reso

SIRA: ALUNNI DI UNA SCUOLA PRIMARIA. (*Arch. Fot. C.T.I.*)

estranea la popolazione ai sistemi amministrativi e politici più progrediti. L'Italia può condurre a termine l'impresa: essa ne ha i mezzi.

Sira è prossima a noi anche per ragioni sentimentali. Conoscendola a fondo ed apprezzando da vicino le qualità degli abitanti, si è tratti ad amare questa terra. Chi scrive ha vissuto parecchi mesi nell'isola durante l'occupazione italiana e ha sentito in pieno questa forza di attrazione. Ciò dipenderà forse dal fatto che la nostra anima si sente assai vicina a quella della Grecia antica, il cui ricordo è nelle Cicladi vivo e palpitante.

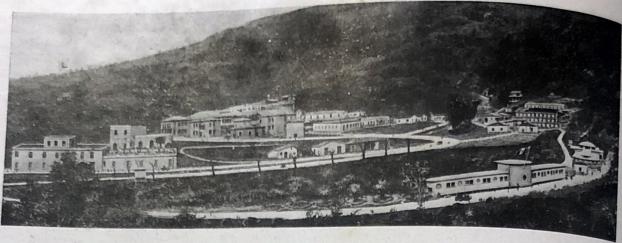
Perché l'anima della Grecia è soltanto classica. L'altra Grecia, quella romantica, nata nel secolo scorso nelle stamperie di Londra e di Parigi e diffusasi per il mondo attraverso le oleografie a basso prezzo, è morta. Morta insieme ai ricordi storici maldigesti, fiorettati di psicologia decadente, che le diedero i natali. Presente è, al contrario, in Grecia quel fantastico mondo di leggenda che nelle Cicladi ebbe la propria culla in tempi lontani e rivive oggi nel mito di Arianna e nei ruderi di Delo: quel classico mondo antico che prorompe da tutte le cose e che a Sira si riconosce nella linea del paesaggio, si respira nell'aria, si scorge riflesso nello specchio del mare.

DELO: MOSAICO. (Fot. Novelli)

La nostra anima latina sente rivivere in sé questi ricordi del passato; sente che alla base della civiltà di Grecia e di Roma c'è qualcosa che unisce e accomuna: uno smisurato amore del bello e un profondo senso della natura. A Sira questi antichi ricordi suscitano sensazioni sempre nuove, sempre più vive, sempre più penetranti. Le provò Gabriele D'Annunzio quando in *Maia* celebrò l'isola con questi versi, nei quali rivive il nitore del cielo, il tagliente biancore delle rocce e l'alacre attività degli uomini:

...spirava per quell'erte trame
olezzo d'aranci e di cedri.
Ma l'odore di Siro
fu più forte. Siro, nutrice
di cordari e di calafati,
tra pescatori di spugne
e conciatori di pelli
artiera di vele e d'ormeggi,
bianca a pie' di fulve montagne,
odor di fasciame unto a caldo
con pégola sevo e cerussa,
cara ai marinai dell'Egeo!
Ah belle da presso le Cicladi
intorno a Delo corona
gemmante, scolpite con arte,
come calcedonie e iacinti...

GERARDO ZAMPAGLIONE

SIRA: LE SCOGLIERE A SUD DELL'ISOLA. (Arch. Fot. C.T.I.)

GUARDIA PIEMONTESE. *Fot. Ente Prov. per il Turismo, Cosenza)*

UNA COMUNITÀ PIEMONTESE IN CALABRIA

La natura intorno era quale la conoscevo, natura calabrese dove la terra e le case stanno in un ordine primitivo. Era giorno di mercato nel paese di marina dove avevo fatto una prima sosta, e tra la folla splendevano i frutti della stagione nei cesti aperti. Grande importanza assumevano le merci che passavano da una mano all'altra; le ragazze ridevano compiaciute della grossezza dei pomodori e le villane soppesavano le pere; le mercantesse offrivano, scoprendoli sotto a una foglia di fico, certi pesci di colore d'acciaio, conservati sotto una polvere di pepe rosso; e di questa roba mangiavano i ragazzi come per addestrarsi a inghiottire il fuoco. La Calabria è un paese dove uomini e cose acquistano rilievo di primo piano: nel fondo stanno la natura e le case, le case troppo piccole e le porte troppo anguste: uomini, animali e frutta ne formano il senso. Ed ecco che nel mezzo di un mercatino di bestiame dove si contrattavano pochi animali minuti una donna bellissima e dissimile da ogni altra apparve, a parlare e a gestire con toni e atteggiamenti d'un altro mondo. Non altrimenti appariva a qualche giramondo o a un cavaliere errante la figura d'una dama in un mondo attento alla vita quotidiana.

Questa donna vestiva in un modo insolito e io andavo rintracciando il suo costume nella memoria di un vecchio libro. Un poco più da vicino, la sua parlata stretta, leggermente nasale, con le finali tronche e le *e* mute, mi dava l'impressione di capire una lingua non mia neppure nell'infanzia, forse un linguaggio conosciuto a scuola. Non mi stancavo di osservarla e ammirarla, e con due soldi di lupini che andavo mangiando mi davo un contegno d'uomo che sta là per qualche cosa. Mi uscì fuori dalla memoria riluttante una pagina miniata sulla vita delle Corti, che credo si trovi al museo di Cluny: certe dame in un giardino fiorito come sono i giardini miniati, freschi come se vi avesse appena piovuto; dame assorte nei sogni trovatorici, mentre nello sfondo un paesaggio si perde dimenticato, e diviene selvaggio al passare degli animali inseguiti da qualche cacciatore. Le donne hanno un profilo alto e minuto, la fronte scoperta; la gonna ha la cintura al disopra delle cintola, proprio sotto i seni: si allarga pesante e pieghettata e ne spuntano le gambe che paiono esilissime e lunghissime, per il poco che se ne vede. La testa alta ha una specie di mitria, una specie di berretta a cuore che si leva sull'occipite e lascia scoperti i capelli davanti e sulla fronte. Questa donna del mercatino portava quasi lo stesso costume. Discorreva animatamente, e i gesti che ella faceva erano diversi da quelli dei suoi interlocutori. Il gesto comune dei Calabresi del popolo è tutto realistico, un gesto in avanti, che indica le cose, con la palma aperta e le dita unite. Questo della donna di cui parlo era tutto ampio, disegnato da tutte e due le braccia. E tutto ciò nel mondo sottomesso delle bestie che erano oggetto di discussione, due porcellini che già un ragazzo legava per le zampe. La donna, stipulato il suo contratto, pagò, e gridava al ragazzo: «*Nicö, d'esì; t'à capè*? (Nicola, di qui; hai capito?). E a un uomo che le domandava qualche cosa: «*N'e a pa. Attandé*» (Non c'è. Aspettate). Questo era il linguaggio che ella parlava.

Si dice generalmente che la Calabria sia il Piemonte dell'Italia meridionale, ed è probabile che questo giudizio comune abbia più di un fondamento, almeno per una certa disposizione del carattere. Ma io andavo a vedere davvero il Piemonte in Calabria, in un paese che porta il nome di Guardia Piemontese. E non senza scetticismo. Pensavo che fosse sepolta sotto una dimenticanza secolare questa parentela che risale a oltre sette secoli, e che non ci avrei trovato una percentuale di parole e di consuetudini maggiore di quella che si riscontra in questa regione per tutte le razze che l'hanno percorsa senza neppure sfiorare il popolo rifugiato sui monti.

Se c'è una terra dove le correnti migratorie, che l'hanno trasformata e arricchita o impoverita, si possano ancora distinguere precisamente, questa è la Calabria. Me ne spiego la ragione. La condizione in cui sono tenute e in cui si tengono le donne qui, che è di stretta aderenza alla casa e perciò alla tradizione, ha fatto di esse le inconscie conservatrici delle cose immemorabili. Gli uomini si rivolgono ad esse quando vogliono sapere qualche cosa intorno ai tempi trascorsi e alle consuetudini antiche, come se parlassero a gente di un altro mondo più vicino al passato che all'avvenire: la gente dell'infanzia, quella che parla coi ragazzi, e ha dagli anni passati accanto alle altre donne in casa un'eredità di leggende e un vocabolario da trasmettere alla memoria dei ragazzi. L'uomo riesce spesso a mutare abito e a deporre il costume tradizionale, là dove questo non urta contro consuetudini che ebbero una ragione sociale e che rappresentano ancora un simbolo primitivo di inferiorità, ridotto ormai ai paesi dell'interno e a certi paesi particolarmente conservatori. Già se ne vedono alcuni che portano un cappello a lobbia sul costume tradizionale dei pantaloni corti e dei calzari. Ma le donne si staccano da queste cose più lentamente. Osservavo appunto in quello stesso mercato un'altra donna, d'un altro paese, che su un vestituccio nero, troppo elementare ormai per ricordare le gonne larghe e il corpetto strettissimo, portava un ampio baverino di pizzo, come quello degli Spagnoli del Cinquecento, e questo era un lusso e un cimelio illustre di fronte ai suoi poveri piedi scalzi. Residui di queste fogge notavo dappertutto, e un tale paesaggio umano non era diverso da quello che offrono certe rovine dove in cima a colonne erette su basi di mattone spoglio dei marmi antichi fiorisce un capitello intatto di alto stile.

Non esiste storia di questo paese, almeno dalla conquista romana in poi, se non quella di una grande lizza di genti in guerra, una storia di passaggio su uno sfondo di elementi anch'essi in continuo sconvolgimento. La sua storia è la storia del suo paesaggio, dove le formazioni delle epoche anteriori sono sovrapposte a quelle delle epoche più recenti. Ed è così la sua storia umana. Parole, costumi, tradizioni rimangono freschi nel mondo del popolo. Esisteranno ancora di qui a trent'anni? Dopo avere sfidato i secoli, resisteranno a un così breve periodo? Ne dubito. La Calabria è nel suo tempo di mutamenti. In pochi anni sono sorti ponti e strade che formavano l'aspirazione di secoli; il mondo nuovo pulsa coi suoi motori nel più piccolo villaggio. Già qualcuno pensa a un museo di curiosità popolari. Da qui a cinquant'anni, se ai moti esteriori della civiltà risponderanno quelli interiori, la Calabria sarà una regione irriconoscibile.

Mi confermavo queste cose dietro l'affanno del motore che – un giorno di prima della guerra – mi portava a Guardia Piemontese, un breve altopiano alto cinquecento metri, una terrazza battuta dai venti sul Tirreno. Una torre e un vecchio muro le dànno l'aspetto di un fortilizio; la traccia d'una porta di città munita, un assembramento di case che non ignorano l'eleganza dell'arco e della volta. Genti complesse, lontane dal comune tipo piccolo, vi formano una popolazione rustica di millecinquecento persone dedicate ai lavori dei campi. D'ottobre, i fichi laceri stanno ancora attaccati agli alberi sotto gli strappi del vento. Il clima meridionale e quello alpino vi contrastano. Contrariamente a quello che si vede in molti paesi della Calabria, dove la pianta degli abitati è semplicissima, questo aggruppamento di case ha una certa complessità e una varietà di prospettive in cui si può scorgere una traccia di tempi diversi. Dopo i disastri cui fu sottoposta la regione, la casa calabrese è divenuta, comunemente, di una semplicità più che rustica, ridotta alla funzione di difesa dagli elementi, per gente che passa la giornata fuori a lavorare. Guardia Pie-

COSTUME DELLE DONNE DI GUARDIA PIEMONTESE.

COSTUME DELLE DONNE DI GUARDIA PIEMONTESE.

montese ha qualcosa di massiccio, un'architettura popolare che segue da vicino gli stili dei secoli passati; ha perfino un'archeologia. Una torre, una chiesa cinquecentesca, e qua e là per le facciate e i poggioli delle case certi frammenti di pietra lavorata che ricordano il lume dell'arte.

È domenica, e i ragazzi cantano: « *La piove e la faie suleglie – La rrane i zumpa all'orte. – E lu babbe se truva ammorte – Derreire de la porte nostre.* (Piove e fa sole – la rana salta nell'orto – E il rospo si trova morto – dietro la porta nostra) ». Le donne si affacciano alla finestra tra file sgargianti di formidabili peperoni rossi messi a seccare. Che audacia di pose! Una bellissima, per non mostrare più che la caviglia, si è raccolta la veste abbondante fra le gambe, delineandone così la fattura. Siccome ho una macchina fotografica, vorrei ritrattarla. Ma ella si ritira gridando a una bambina: « *Serre, serre la fenêstre* (Chiudi, chiudi la finestra) ». E a me: « *Peuss t'annare in pagliune* (Che tu possa andare in pallone) ». Intanto mi tocca incartare la macchina perché nessuno ne abbia più il sospetto. « *D'a und sève?* (Di dove siete?) ». Non sono di qui, ma conosco i pensieri gelosi di queste donne di fronte a una macchina fotografica. Credo che se puntassi la macchina su questa fila di donne che esce dalla chiesa, dove s'è celebrato un battesimo, metterei lo scompiglio nelle loro file. Mi consigliano di non farlo: « *Vu ve n'anné, e deman a' tücc a noeu a scuntari st'imprudenza* (Voi ve ne andate, e domani tocca a noi scontare quest'imprudenza) ».

Viene avanti la madrina che regge il bambino, roseo in mezzo al damasco rosso. La donna indossa il costume delle feste, che è tutto un'audacia di rosso e di verde, seta e broccato. Poi vengono in fila, per tre, le comari amiche, e non c'è un solo uomo. È un rito di sole donne, come di una religione a parte. In file di tre, col capo chino, il cercine sul capo coperto d'un fazzoletto colorato, fanno una processione fuori del tempo, sullo stretto nastro della strada.

Il costume delle donne consiste in una gonna alta, con la cintura sotto le ascelle, che nel costume di tutti i giorni è di un delicato color verde, a pieghe rigide e pesanti, che nel passo scoprono in fondo alla balza una fodera di color rosso. Le maniche bianche della camicia escono a sboffi sugli omeri, fuori del corpetto, il poco corpetto che c'è, come in certi vestitini di bambine, e più sotto sono contenute da una manica staccata e legata alla spalla soltanto da un nastro. La manica è nera, e inguaina aderentissima il braccio. La testa ha un'acconciatura singolare. Due trecce di capelli rinforzate e fatte rigide da due trecce di raffia e ricoperte da un nastro giallo e rosso lungo otto o dieci metri, si levano sulla testa, partendosi dalla nuca, in forma di aureola. Le ragazze la portano scoperta, questa aureola, e ai lati di essa dispongono due grappoli di capelli fitti, che posano sulle tempie brune con un incanto antico. Le donne maritate coprono questa aureola il primo giorno delle nozze con un velo bianco, poi con un drappo di colore, il colore che piace a loro, e da allora si vede dei capelli soltanto la spartitura sulla fronte. L'apparecchio sta sulla testa nella stessa foggia usata dalle dame del Duecento. Si può capire come era combinata allora quella pettinatura alta che le rende tanto singolari. Le vecchie poi calano più avanti questo copricapo e ne fanno una specie di cuffia che nasconde la fronte e la canizie, come si vede in certi ritratti olandesi del buon secolo. Una sin-

golarità di tale costume è un grembiule alto legato sotto le ascelle, al di sopra della cintura. E questo grembiule ha la sua storia, che è la storia di Guardia Piemontese.

Stanno vestendo una donna di Guardia Piemontese, e ci vogliono due donne ad accomodarle il prezioso abito delle cerimonie. È tutto di broccato celeste a fiori d'oro. La sposa è ricca e il suo vestito costa tremila lire. Le donne le lavorano intorno per due ore. Le spartiscono i capelli in due trecce e le avvolgono intorno alla treccia di raffia con dieci metri di broccatello, legano le due trecce e le congiungono in alto. Intorno a questo cerchio avvolgono il velo bianco. Sembra che vestano una sacerdotessa, e chi le affibbia le maniche di broccatello viola, facendo risaltare gli sboffi della camicia ricamata, e chi le cinge il grembiale di broccato rosso a fiori gialli, listato, come le pianete dei preti, d'un nastro d'oro. D'oro sono i fiocchi che nascondono le fibbie; la caricano d'oro, le appuntano sul petto l'orologio d'oro, le cingono i polsi di braccialetti, le mettono una gran rosa d'oro nel mezzo del petto, le infilano una mezza dozzina di anelli. La sposa diventa più alta in questo abbigliamento, e sta come chi ha indossato un paramento, con le braccia aperte. È suo pensiero prendere il fazzoletto di seta che fa sventolare sopra il grembiule, puntato sul petto, che è il segno della donna che si marita. Esce amplificata ed enorme da questa vestizione. Prima era, si può dire, una bambina: ora è una iniziata a un rito. Ha un ventre potentissimo in quell'avvolgimento di drappi, e credo che l'omino nero che le si presenterà davanti per portarla in chiesa si sentirà tremare a vederla così grande. Io stesso, che indiscretamente sto a spiare, credo che se le andassi incontro le parlerei come in un libro, una illustre e bellissima lingua morta, quella stessa parlata da lei, radunando quel poco di dialetto latino e provenzale che mi rimane dall'università. Piuttosto vorrei sapere come fanno la notte, con quei capelli legati al cercine di raffia e con dieci metri di nastro da svolgere e da raccogliere la mattina seguente. Dormono con quell'apparecchio, solo che lo girano dalla parte più stretta per poter poggiare la testa sul cuscino senza farsi male.

Altri abiti da società si stringono intorno alla sposa, mentre vengono stretti tutti i lacci e i nastri. Si vedono ricchi costumi di lamé d'oro cangiante, broccati di diversi colori. Vi sono anche i vestiti delle più povere, che sono soltanto di damasco o di seta, con qualche raro ricamo d'oro, della simbologia cara al popolo: l'uccellino su un ramo, l'aquila con la corona, le colombe davanti alla rosa. Certe signore moderne che assistono al rito dicono: «Poverette, quel grembiule che le gonfia e copre la linea alta dell'abito è una curiosa punizione e troppo tenace per quello che hanno fatto». E che cosa hanno fatto?

COSTUME DELLE DONNE DI GUARDIA PIEMONTESE.

Poco dopo il millecento, spinti dalle lotte di religione, genti del Delfinato e Valdesi erano trasmigrate in Piemonte e in Lombardia, specialmente nella valle del Pèllice. Di qui, un secolo più tardi, accorsero al regno di Federico II, il re tollerante e intollerato. I Valdesi si stabilirono sulle alture intorno a Guardia, trapiantandovi i loro usi, la loro lingua, la loro religione, i loro costumi. Dovettero trovarvi un ambiente tranquillo e favorevole, tanto da crescere fino a diecimila persone, che si stabilirono in tre o quattro paeselli della contrada. Gelosi delle loro pratiche religiose, dovettero formare un corpo unico e compatto, refrattario ad ogni infiltrazione,

se oggi, a secoli di distanza, ne sopravvive la lingua, il costume e, oso dire, il tipo etnico. Lo stesso principe Salvatore Spinelli, feudatario del luogo, dovette vedere di buon occhio questa colonia, se le cedette l'usufrutto delle ancora ricchissime Terme Luigiane, le miracolose acque della Calabria. Ma nel 1559 il principe mutava parere. Accusato di favorire gli eretici dal cardinale Ghislieri, che fu poi papa Pio V, imprese una persecuzione nei paesi intorno a Guardia. In Guardia molti profughi cercarono rifugio, chè era fortificata e cinta di mura, in una posizione imprendibile anche con mezzi più duri di quanto si disponesse a quel tempo. Vennero gli Spagnuoli e l'Inquisizione. La persecuzione fu seguitata con più rigore e doveva finire con la strage della popolazione valdese. Nel 1561 lo Spinelli, per impadronirsi della cittadella, chiese agli abitanti di poter rinchiudere nelle prigioni di Guardia alcuni arrestati. I quali non erano se non soldati incaricati dello sterminio. Di notte uscirono, irruppero nelle case, comandarono la sottomissione alla Chiesa Romana. Chi non acconsentì fu finito. I pochi che si sottomisero furono lasciati a Guardia, ma con l'obbligo di tenere le porte aperte giorno e notte, e di non contrarre matrimonio altro che con genti di razza diversa, di cui era facilitata l'immigrazione. Ottanta domenicani vi presero stanza per vigilare, poiché si reputava che l'eresia fosse ancora alimentata in ritrovi nel sotterraneo del Castello. Il tempio valdese fu riconsacrato col nome di chiesa dell'Annunziata, simbolo trasparentissimo. Un padre Valerio, di cui ci parla la tradizione locale, tanto per non trascurar le forme, impose alle donne l'abito della penitenza. Non so perché soltanto alle donne, ma tant'è. Forse perché ne avrebbero conservata la memoria più a lungo, come inconsciamente la conservano oggi. Consisteva tale penitenza in un sacco legato sotto le ascelle, in modo da coprire anche l'ombra dei seni e la linea dell'abito: il sacco è ora il grembiulino legato allo stesso punto. Impose anche il cilicio, ma di questo serba memoria soltanto una lieve increspatura nel giro delle pieghe dell'abito intorno ai fianchi. Il popolo intero per molti anni si dovette recare a piedi in pellegrinaggio al santuario di San Francesco di Paola, la prima domenica di maggio, scalzo e coronato di spine, e appena in vista del santuario inginocchiarsi chiedendo perdono. Anche quest'uso è rimasto, ma ora c'è il treno.

Di quella fatale notte, un cronista ci parla di seicento e più persone sgozzate. Poi, in questi anni, dopo che Guardia Piemontese non aveva più fatto parlare di sé altro che i cronisti, un cumulo di ossa è apparso in piazza durante certi lavori di sterro. E intanto si favoleggiava tra il popolo di croci ritrovate con strane iscrizioni che *nessuno sa leggere*. Fate attenzione a queste cose e a questi modi di esprimersi. Si confondono con fiabe di altri mondi nella fantasia popolare, la quale dice soltanto per bocca delle donne che hanno la memoria lunga: « Noi eravamo di un'altra religione ». Ma non sanno più quale fosse, estirpata con tanta ferocia.

Metto in rapporto con quella violenza la scomparsa di ogni memoria dei padri nelle canzoni popolari e nei proverbi che qui non esistono come caratteristiche del luogo e come gnomica popolare; nulla che ricordi sentimenti particolari, che si ricolleghi col mondo da cui questa breve onda di uomini provenne. In molti luoghi delle Calabrie esistono canzoni di tempi remotissimi, linguaggi d'una Grecia non soltanto bizantina ma classica, e miti eraclei riportati a favole famigliari. Ma in Guardia, neppure un canto che ricordi il passato. Certo il ricordo di esso dovette apparire pericoloso. Rimangono ancora nomi di famiglie non comuni nella regione e di colore valdese o provenzale: Usceglio, Urselli, Bonnet, Guglielmet. Rimane il nome dell'abito popolare che si chiama tra le donne di qui *costume oltramontano*, e fa impressione sentire questa parola da storici in bocca a una donna che stende al sole il suo granturco. E rimane un brevissimo canto, pochi versi in cui il monarchismo millenario del Piemonte si può riconoscere: « *Sielle benedit lu loitt cheu tu m'a dunnè – Surdè pe lu Rre ti m'a crisseu* (Sia benedetta la luce che m'hai dato – Soldato per il Re tu m'hai cresciuto)». E senti il *chiel* piemontese vivo, fra le altre caratteristiche lessicali.

Dalle poche frasi che sono venuto citando, i Piemontesi possono riconoscere, e meglio ancora gli abitanti della Val d'Aosta, di San Martino e di Pragelato, un suono di dialetto natio, conservato sotto queste latitudini, fra un quotidiano contatto con dialetti del tutto dissimili, e con una necessità fonica diversa, poiché la formazione di un dialetto risponde anche a strutture fisiologiche. Uno studio più profondo altri lo ha compiuto bene, e primo fra tutti Giuseppe Morosi.

Fisicamente, ho visto figure che giurerei piemontesi, sopravvissute ai mescolamenti delle razze, e forse rifiorite per le alternative delle discendenze viventi. Non c'è albergo; forestieri, si va a chiedere il caffè e da mangiare a chi voglia concederlo: si entra nelle case con rara facilità e con una spinta alla porta. Come una volta, tutte le porte rimangono aperte, e anche la mia. Il sangue versato in quella notte lontana è bastato per tutto, e non si ricorda da moltissimi anni una violenza; c'è un senso dell'individuo e della sua libertà giusta, come si vede di rado. Mondo poco rumoroso, per nulla curioso, in niente eccessivo: la stessa religione è attaccata ai riti e sommessa, senza nessuna di quelle grandiose fiorettature e spettacolosità che si trovano nell'Italia meridionale. C'è qualcuno che si ricorda dell'insanguinata religione dei padri? I raccoglitori di memorie locali.

CORRADO ALVARO

LO STABILIMENTO DI LURISIA. (*Fot. B. N. Marconi*)

UN PRIMATO ITALIANO

LE ACQUE RADIOATTIVE DI LURISIA

La storia fu già narrata nelle *Vie d'Italia* molti anni or sono (1), ma vale la pena di rievocarla qui per sommi capi.

Nel 1913, in una cava di pietre presso Lurisia – piccola frazione del comune di Roccaforte di Mondovì – si rinvennero filoncelli di *autunite* (da Autun, in Francia, ove fu trovata la prima volta), minerale d'uranio appartenente alla famiglia dei corpi radioattivi. La scoperta rimase però allo stato di curiosità – sebbene interessante, data la rarità dell'autunite – sino al 1918, quando, sul finire della guerra, Lurisia fu visitata dalla signora Curie. La celebre scienziata, che insieme col marito aveva scoperto il radio, era infatti venuta in Italia per invito del Governo al fine di studiare quali risorse in materiali radiferi esistessero nel nostro Paese. Del giacimento di Lurisia ella riconobbe ed affermò la notevole importanza.

In seguito veniva costituita una R. Commissione per le Sostanze Radioattive, la quale iniziava, nel 1921, le esplorazioni nella cava di Lurisia. Fu trovata altra autunite, ma in quantità troppo scarsa perché convenisse estrarne il radio, ed allora i lavori furono interrotti. La miniera, abbandonata a sè stessa, venne invasa dalle acque che vi scaturivano, alle quali non erano stati aperti i necessari drenaggi, e andò in quasi completa rovina.

Ma, intanto, fedeli ad una vecchia tradizione locale, le genti di Lurisia seguitavano ad accorrere a quelle acque, di cui erano ben note le virtù curatrici. Forse anche per questo, nel 1925, la Commissione suddetta le fece analizzare, insieme ad altre della stessa zona, per stabilire se

---

(1) *Paolo Stacchini:* In Italia esiste una miniera di radio. «Le Vie d'Italia», agosto 1924, pag. 837.

fossero radioattive ed in quale misura; ma non se ne ebbero, allora, risultati incoraggianti, onde le ricerche vennero poco tempo appresso definitivamente troncate, almeno da parte della Commissione governativa.

Queste vicende non erano, tuttavia, sfuggite a coloro che poi divennero gli attuali concessionari, i quali si indussero a chiedere allo Stato – ottenendola – una licenza di ricerca per materiali uraniferi e per acque radioattive.

Le indagini, subito iniziate e durate dal 1928 al 1932, approdarono all'esito più favorevole, soprattutto per quanto riguardava le acque. Partendo cioè dal fronte della vecchia cava, furono praticati alcuni lavori di sondaggio nelle viscere del monte, i quali misero in evidenza parecchie vene di autunite e permisero di constatare l'esistenza di varie sorgenti radioattive. Se l'autunite non si presentava in tale quantità da permetterne uno sfruttamento redditizio per l'estrazione del radio, si ritenne invece che le acque potessero essere utilizzate con grande beneficio a scopo terapeutico.

Tale fu infatti il nuovo orientamento, per cui la vecchia licenza venne trasformata nella « Concessione mineraria di Lurisia », comprendente ben 561 ettari, con un perimetro di oltre 9 km. Successe allora un periodo intensamente operoso durato 5 anni – dal 1932 al 1937 – nel corso del quale fu prima scavata una galleria lunga circa 350 m., attraverso l'intero monte, con l'ingresso dal vallone di Nivolano, sede della vecchia cava, ed uno sbocco sul contiguo vallone degli Asili. Nella galleria vennero praticate traverse e pozzi di varia estensione e profondità; si individuarono così nove sorgenti che, naturalmente, furono oggetto di esaurienti ricerche analitiche.

La principale e più interessante è la *Fonte Garbarino* (dal nome d'uno dei componenti l'impresa assuntrice Garbarino e Sciaccaluga di Genova). Essa scaturisce in un pozzo profondo 10 m., scavato nell'interno della galleria, a 15 m. dall'imbocco; ha la temperatura costante di 10°, una scarsa mineralizzazione di soli 12 centigrammi di residuo fisso per litro ed, infine, la eccezionale radioattività di 1146,6 millimicrocurie, pari a 3150 unità Mache per litro: quindi, un'acqua fredda, leggerissima e, per così dire, « super-radioattiva »; dato, quest'ultimo, su cui conviene soffermarci brevemente.

Ricordiamo anzitutto che la radioattività dell'acqua è dovuta alla quantità di radioemanazione in essa disciolta: questa si misura in millimicrocurie (MMC), che esprimono la quantità di radioemanazione emessa da un miliardesimo di grammo di radio, ed a cui equivalgono 2,75 unità Mache (U. M.), altra unità di misura spesso usata. Orbene, le acque di Bad Gastein – la celebre stazione radioattiva del Salisburghese – non hanno che 56 millimicrocurie, pari a 155 unità Mache; quelle non meno famose di St. Joachimsthal, nei Sudeti – ove sono le maggiori miniere europee di radio – raggiungono 1020 MMC, pari a 2800 U. M.; e tra le altre più note della Germania si hanno 1090 MMC. o 3000 U. M. ad Oberschlema, 826 MMC o 2270 U. M. a Brambach, 62 MMC o 171 U. M. a Kreuznach, 45 MMC o 125 U. M. a Baden-Baden. Non parliamo poi delle acque minerali francesi, la cui radioattività è molto più modesta, con 41 MMC o 114 U. M. a Luchon, 22 MMC o 62 U. M. a La Bourboule, 16 MMC o 43 U. M. a Royat, 4 MMC o 11 U. M. ad Aix-les-Bains, ecc. Questi confronti con le stazioni idrominerali d'Europa che dispongono di acque più o meno dotate di radioattività, a cui debbono notorietà e fortuna e che possono considerarsi le dirette concorrenti delle nostre, dimostrano la incontestabile superiorità di Lurisia.

Un'acqua ivi pure utilizzata è quella della *Fonte S. Barbara*, fredda anch'essa (10°). La sua radioattività è assai minore di quella della precedente, essendo di 35 MMC per litro, ossia 86 U. M.; ma ha l'inestimabile proprietà d'essere eccezionalmente leggera, non possedendo che mgr. 39,7 di residuo fisso per litro.

Le altre sette sorgenti, che con le anzidette formano il patrimonio idrominerale di Lurisia, sono pure leggerissime, avendo un residuo fisso fra i 3 ed i 5 centigrammi per litro, e sono anch'esse radioattive con 18 a 59 MMC per litro.

Queste ottime premesse hanno consentito di creare a Lurisia un centro di cure idrominerali d'indiscutibile pregio, il che è stato fatto a tempo di primato, poiché in meno di tre anni è sorto nei pressi della vecchia cava del Nivolano uno stabilimento con tutti gli impianti terapeutici ed i servizi accessori, ed a poca distanza da esso un grande albergo, mentre l'intera zona è stata sistemata in relazione alle nuove esigenze.

Le cure che si praticano a Lurisia, sulla base dell'altissima radioattività dell'acqua minerale, consistono nella bevanda, nei bagni, nell'inalazione delle radioemanazioni e dell'acqua polverizzata, nelle irrigazioni.

Le acque della Fonte Garbarino e della Fonte S. Barbara sono canalizzate allo stabilimento, che dista qualche diecina di metri dalle loro scaturigini. Le tubazioni giungono al banco di mescita, in un ampio locale che si apre sullo spiazzo antistante alla galleria. Quivi l'una e l'altra acqua sono distribuite a bicchieri d'un quarto di litro ovvero, per la super-radioattiva, in bottigliette a chiusura ermetica, dalle quali può es-

IL PIAZZALE DELLE FONTI, CON L'INGRESSO ALLA GALLERIA. *(Fot. B. N. Marconi)*

sere bevuta a sorsi distanziati, senza troppo disperdimento di radioemanazione. Il quantitativo giornaliero della bevanda può essere anche di 2 o 3 litri.

Un altro ramo di tubazione porta l'acqua super-radioattiva alla fontanella dell'emanatorio, dalla quale zampilla, liberando forti quantità di emanazione che saturano l'ambiente. Quivi la cura – consistente nel respirare l'aria ricca di radioemanazioni – si compie per sedute di mezz'ora. In apposito gabinetto si fanno anche inalazioni individuali con getti di acqua radioattiva nebulizzata.

Nel reparto dei bagni giunge l'acqua super-radioattiva, che viene mescolata nelle vasche con altre acque calde e fredde, in modo da ottenere la temperatura voluta e la quantità di radioemanazione prescritta dal medico.

Infine, un altro reparto dello stabilimento è destinato alle irrigazioni ginecologiche, che sono fatte con l'acqua super-radioattiva, opportunamente riscaldata.

È anche interessante a sapersi che nelle vicinanze della galleria, e specialmente sul Piazzale delle Fonti, interposto fra essa e lo stabilimento – luogo preferito di ritrovo e di sosta per gli ospiti di Lurisia – l'aria è intensamente radioattiva (come lo dimostrano le analisi che ne vengono fatte periodicamente) tale essendo resa dalle rilevanti quantità di emanazione continuamente sprigionantesi dalle roccie radifere e dalle acque. Ciò, come è ovvio, ha una particolare importanza per la cura dei soggiornanti che la respirano, per così dire, in dosi terapeutiche.

Oltre agli impianti per le cure locali, lo stabilimento ne ha uno per l'imbottigliamento dell'acqua, che da Lurisia viene spedita in tutta l'Italia. Anche questo è un ramo d'attività dell'azienda di Lurisia che merita d'essere conosciuto per il modo come si svolge. È risaputo che le acque contenenti radioemanazione la perdono piuttosto rapidamente, cioè nella proporzione di circa la metà ogni 4 giorni. Ne consegue che solamente le acque ad elevata radioattività si prestano ad essere esportate, perché possono giungere a domicilio conservando ancora una quantità d'emanazione terapeuticamente sufficente. È il caso dell'acqua super-radioattiva di Lurisia, la quale, quando è imbottigliata, contiene ancora, dopo 24 ore, 957 MMC, dopo 2 giorni 799, dopo 3 giorni 668 e dopo 4 giorni 558; essa conserva, cioè, una gran parte delle sue proprietà curative entro un periodo di tempo che basta a farla arrivare in qualunque punto del Paese. Infatti, dallo stabilimento di Lurisia

L'ALBERGO RADIUM.

(*Fot. B. N. Marconi*)

l'acqua, appena imbottigliata, viene spedita ogni giorno con i mezzi più celeri nei centri maggiori, dove è ricevuta da appositi distributori che la recapitano immediatamente al domicilio dei malati. Questo sistema di spedizioni rapide è lo stesso adottato, in Germania, a St. Joachimsthal e ad Oberschlema.

Il quadro dei processi morbosi che traggono sicuro beneficio dalle acque radioattive è piuttosto vasto: principalmente si curano a Lurisia l'uricemia e la gotta, i reumatismi articolari e muscolari, le nevralgie e le nevriti, la nevrastenia e l'insonnia, i calcoli urinari, alcune forme ginecologiche, le dispepsie e le coliti croniche, le congestioni del fegato e la litiasi biliare, l'ipertensione arteriosa, l'asma bronchiale, alcune disfunzioni delle glandole endocrine. Aggiungasi che il numero dei frequentatori di Lurisia è già così rilevante (oltre 2000 persone dal maggio al settembre) da permettere al corpo medico dello stabilimento un'abbondante messe d'osservazioni sull'azione terapeutica di quelle acque, sì da precisarne sempre meglio le indicazioni.

Diciamo per ultimo del soggiorno a Lurisia, località sino a ieri pressoché ignota, persino nel nome, ai turisti.

Il pittoresco vallone del Nivolano, ove sorge il novissimo centro idrominerale, è rivestito da folti castagneti, che sono la caratteristica di tutta la zona, ricca di paesaggi amenissimi. Ad un centinaio di metri dallo stabilimento, e collegato ad esso da un viale privato, si trova – a m. 730 s. m. – l'Albergo Radium, con 67 camere e 102 letti, situato in bellissima posizione e, nella sua semplicità, dotato di tutte le comodità più confortevoli. Il clima della zona è di tipo prealpino, particolarmente mite anche nei mesi più caldi, in cui il termometro raramente raggiunge i 25°, grazie anche alla ventilazione della valletta. Si accede a Lurisia da Mondovì (km. 15) e da Chiusa Pesio (km. 4) con un servizio di autocorriere.

La ubicazione delle Terme è aprica e tranquilla, particolarmente adatta a un regime di cura. Esistono inoltre i presupposti perché la località possa trasformarsi, col crescere della fama terapeutica delle sue acque e dell'affluenza dei curanti, in un centro turistico di prima importanza. Situata al margine sud-occidentale delle pittoresche Langhe ed all'inizio delle grandi valli che penetrano nelle Alpi Marittime, allacciata da vie di comunicazione di primaria importanza alla Riviera di Ponente, Lurisia si può dire che occupi una situazione vera-

LA GALLERIA DELLE SORGENTI. (*Fot. B. N. Marconi*)

mente privilegiata. Domani, ristabilite le condizioni normali del turismo e l'uso dei mezzi rapidi di trasporto, a chi soggiorni colà per un periodo di cura sono anche aperte ampie possibilità di escursioni tali da soddisfare i gusti più diversi. Senza soffermarci sulle più vicine mete che può offrire la zona di Mondovì, con le sue boscose valli, o il suo Santuario di Vicoforte, basterà ricordare che le Valli di Cuneo sono piene di attrattive: quella del Gesso, che si addentra ramificandosi fra le più belle aeree cime delle Marittime fino ai piedi della rocciosa muraglia dell'Argentera, dalla cresta irta di picchi; la Valle della Stura di Demonte che sale, fra conche e gole, in orizzonti grandiosi e severi, ad uno dei più bei valichi alpini, quello della Maddalena, il cui nome è legato alla vittoria della grande battaglia delle Alpi contro l'esercito francese, del giugno scorso, e risuona per gli Italiani di glorioso significato.

A Sud l'ardita e avventurosa strada del Colle di Tenda (km. 106) conduce a Ventimiglia, la porta – per chi giunge dal Piemonte – della luminosa plaga di paradiso distesa fra Nizza e Sanremo. Ad Est la panoramica strada del Colle di Cadibona, lunga 80 km., scende a Savona. Essa attraversa quella regione delle Langhe a cui abbiamo accennato più sopra e che, a torto, pochi conoscono: le strade che la percorrono si tengono, infatti, quasi costantemente in alto e quindi offrono meravigliose visioni d'insieme, vaste e quasi continue.

L'incremento nella frequenza delle Terme di Lurisia varrà dunque anche ad avvalorare una delle più interessanti regioni turistiche d'Italia.

Nel titolo di questo articolo abbiamo alluso ad un «primato italiano»: tale è, infatti, quello delle acque radioattive, che trova a Lurisia uno dei suoi massimi esponenti, come è dimostrato dalle cifre riferite più sopra, relative alle acque dotate di maggior radioattività nel resto d'Europa. Né tale primato si esaurisce a Lurisia, poiché varie altre acque minerali nostrane, pur esse altamente radioattive, lo rafforzano e lo amplificano.

Dobbiamo perciò attenderci che, anche dopo tornati i tempi normali, gli Italiani – guariti ormai del loro inveterato snobismo esterofilo – non sentiranno più il bisogno d'andar a cercare altrove quelle cure d'acque radioattive che, ben più efficaci delle straniere, potranno praticare entro i confini della Patria.

GUIDO RUATA

QUI SI PARLA DEL "PUBBLICO REGISTRO AUTOMOBILISTICO"

AUTOMOBILE O AUTO-IMMOBILE?

L'annuncio trapelato che è in gestazione una riforma della legge sul P.R.A. (*Pubblico Registro Automobilistico*), ha rinfocolate le speranze di quanti – enti, studiosi, organismi commerciali, giornalisti specializzati o semplici utenti – da un decennio invocano una radicale semplificazione della procedura d'immatricolazione e di trasferimento degli autoveicoli, considerando questi gravami come non ultima tra le cause della limitata diffusione automobilistica italiana (riferita, naturalmente, all'immediato anteguerra), e della persistente mentalità, tra rispettosa e diffidente, con la quale la massa séguita a considerare un mezzo bisognevole di così accurate e solenni cautele amministrative.

Queste speranze sono state incoraggiate da una ripresa di studi e di proposte specifiche da parte di certa stampa specializzata, e fors'anche dal riapparire – semplice coincidenza – del problema più generale dell'alleggerimento della funzione amministrativa (volgarmente detta burocratica) in tutta la nostra organizzazione statale. Vedasi, ad esempio, l'impressionante articolo di Alberto De Stefani su *La Stampa* del 22 febbraio, scritto che, se non giunge a conclusioni ottimistiche per un immediato avvenire, scopre però tutta l'importanza e l'urgenza del problema.

Di tale elefantiasi « burocratica » l'istituto del Pubblico Registro Automobilistico è uno degli esempi più sintomatici. Queste righe sono dedicate agli automobilisti praticanti (almeno nel ricordo e nei futuri programmi...), e sarebbe inutile, quindi, chiarire minutamente genesi, scopi, funzionamento e procedura del P.R.A. Esso, come tutti sanno, nacque nel 1927 col duplice intento di agevolare le vendite a rate degli autoveicoli, istituendo una solida forma di garanzia per il creditore, e di disciplinare, accentrandolo, il servizio statistico, formando il gran libro di pubblica consultazione degli autoveicoli italiani.

Ma già dalla nascita il P.R.A. tendeva a sconfinare del suo programma di azione: infatti, anziché adottare una procedura indipendente da quella preesistente dell'immatricolazione in Prefettura, o sostituirla (dato che veniva a superarne le funzioni) vi si innestava e intrecciava. Destinato a garantire, il P.R.A. volle, in primo luogo, essere garantito; e per evitare evasioni all'obbligo dell'iscrizione di ogni nuovo autoveicolo, ottenne che le pratiche d'immatricolazione governativa passassero attraverso di esso, subordinando la consegna del libretto di circolazione all'avvenuto compimento della pratica d'iscrizione. Così ebbe origine quella duplicazione di formalità, che da anni tutti gli esperti denunciano come inutile e gravosa, ma che ancora non si è riusciti a ridurre: la doppia registrazione dell'autoveicolo nuovo in un libro di Prefettura (sotto il nome d'immatricolazione) e in quello del P.R.A. (sotto il nome d'iscrizione); operazioni consacrate in due distinti documenti: la licenza di circolazione e il foglio complementare, ognuno integrativo dell'altro.

Rientrarono così nell'obbligo dell'iscrizione al P.R.A. tutti gli autoveicoli, venduti o rivenduti a rate o a contanti, e l'iscrizione assunse la forma d'una vera e propria trascrizione ipotecaria, anche se negativa: occorse l'atto autentico, con tutte le conseguenze (legalizzazione delle firme, registrazione degli atti di trapasso, code agli sportelli, giornate di rinvii, marche e timbri, congrui emolumenti). Soprattutto per i trapassi di proprietà fuori della giurisdizione provinciale, o per quelli derivanti da situazioni giuridiche particolari (fallimenti, divisioni ereditarie, assenze, usufruttuari, minori, negligenze varie del venditore o del mediatore) la complessità della procedura assunse vertici preoccupanti, tali che talvolta si preferì lasciare il veicolo inoperoso, oppure, soventissimo, intestato abusivamente a un precedente proprietario, piuttosto che regolarizzarne la posizione amministrativa.

Ebbe almeno tale laborioso istituto un attivo conforme al programma? Indubbiamente sì, per quanto riguarda le vendite a rate. Eliminati gli inconvenienti giuridici e pratici dell'antico semplicissimo sistema del patto contrattuale detto di « riservato dominio », la nuova garanzia ipotecaria permise al venditore a credito, dopo deterso il sudore per il compimento della procedura, di dormire i suoi sonni tranquilli. E accanto a questo del venditore, che si denominò « privilegio legale », fruì di altrettanta sicurezza (anche se di una limitatissima applicazione) il « privilegio convenzionale », cioè l'erezione dell'autoveicolo a pegno per qualunque debito incontrato dall'intestatario successivamente all'acquisto, sia

relativamente a forniture o lavori per l'autoveicolo, come a qualsiasi altra obbligazione.

A vero dire, siffatto privilegio è stato forse sopravalutato nella sua teorica efficienza giuridica: in realtà, esso è, o può essere, postergato a parecchi altri, ad esempio ai crediti fiscali o a quelli del danneggiato dalla circolazione del veicolo, se questo non è coperto da polizza di assicurazione per le responsabilità civili d'importo almeno pari al privilegio e tenuta regolarmente viva. Tuttavia, in pratica, limitate furono le insolvenze (limitatissime quelle dolose o i tentativi di evasione alla garanzia) e quasi tutte coronate dal ricupero della macchina da parte del creditore, attraverso l'apposita procedura esecutiva.

Meno lusinghiero è il bilancio degli altri fini programmatici del P.R.A. Malgrado l'atto solenne per la trascrizione di proprietà, questa non potè mai assurgere, attraverso le risultanze del P.R.A., ad elemento di fede piena come per gli immobili, ma rimase una semplice presunzione *juris tantum*, suscettibile di qualunque prova in contrario sulla proprietà di fatto (e la stessa complessità della procedura, come si è visto, aumentò il numero dei proprietari di fatto diversi dai proprietari ufficiali, sicché sotto questo aspetto l'efficacia dell'istituto fu decisamente negativa).

Si annunciò che l'obbligatoria iscrizione al P.R.A. avrebbe praticamente eliminato i furti d'automobili, rendendo impossibile, per la mancanza della trascrizione precedente, la commerciabilità del veicolo rubato. La pratica smentì queste speranze: nuovi sistemi vennero escogitati dai delinquenti per girare gli ostacoli, per ridare alle macchine un altro stato civile, per sfruttarne separatamente gli organi costitutivi e gli accessori: il fatto è che il numero dei furti, dopo una breve flessione, riprese quota negli ultimi anni.

Quanto alla statistica, era illusorio attendersi – per lo stesso congegno della legge – ch'essa potesse giungere più attendibile delle statistiche preesistenti, ricavate dagli elenchi di Prefettura, o dalle Intendenze di Finanza, quando sussisteva la tassa di circolazione, o dai Circoli Ferroviari procedenti al collaudo. Infatti, mancando un preciso obbligo nel proprietario di denunciare il definitivo ritiro dell'autoveicolo dalla circolazione, e in ogni caso non potendosi pretendere tale denuncia se non all'atto della vera e propria completa demolizione (finché c'è vita, c'è speranza!), il P.R.A. non può in alcun modo rispecchiare quante macchine realmente circolanti, od in istato di efficienza, possieda la Nazione in un determinato momento, ma esclusivamente quante ne sono state immatricolate in un certo periodo o dall'inizio del P.R.A. (quando furono inscritte in blocco le preesistenti, efficienti o non) senza conteggiare i ritiri. Uno stato civile, insomma, che registra unicamente le nascite e non le morti: perciò le sue cifre sono sempre esagerate per eccesso e, in ogni caso, non hanno alcuna attendibilità né alcuna utilità pratica.

Infine, anche come repertorio commerciale, il P.R.A. deluse ogni aspettativa degli interessati: non solo non istituì schedari pubblicamente consultabili degli autoveicoli, distinti per marche, o per tipi, o per categorie professionali dei proprietari, o per residenza, od anche solo alfabetici, ma lo stesso registro numerico – doppione, ripetesi, di quello prefettizio – non è ispezionabile che con determinate formalità e determinati emolumenti.

Tutto considerato, ci si chiede se un bilancio così poco brillante, dove ad una sola voce attiva corrisponde un così notevole passivo, non giustifichi nei ceti automobilistici le speranze in una radicale riforma semplificatrice.

Giova avvertire a questo punto che, se le speranze sono fondate sull'annuncio di una nuova prossima legge sul P.R.A., non è il caso di coltivarle: a quanto risulta, lo schema di questa legge lascia inalterato il più, e nei particolari è tale da complicare, piuttosto che sveltire, la procedura esistente, rendendola anche più gravosa e costosa e non certo meno imbarazzante in tutti quei casi pratici, sopra esemplificati di sfuggita, dove un'irregolarità iniziale o sopraggiunta, una fortuita interruzione nella catena formale dei trapassi possono paralizzare *sine die* e senza rimedio la vita commerciale di un autoveicolo, non potendosi pretendere dal cittadino di buona fede la stessa abilità del delinquente professionale nel raggirare le istituzioni cautelative e togliersi d'impaccio a loro dispetto...

D'altra parte, è senz'altro improbabile che un radicale rimedio a questa elefantiasi amministrativa possa balzare da un nuovo ordinamento giuridico, organico o funzionale del P.R.A. Non è tanto il suo modo di funzionare che pesa sull'automobilismo italiano (e, ad ogni modo, legato alle più radicate istituzioni del diritto civilistico immobiliare, difficilmente questo funzionamento potrebbe mai giungere ad una decisa semplificazione) quanto il suo concetto informativo che trasforma l'oggetto mobile per eccellenza (anzi, « *auto* » mobile) alla pari del palazzo o del fondo terriero.

Perciò non pare che si debba consentire neppure nel programma minimo, da taluno affacciato, di togliere al P.R.A. le funzioni secondarie che la pratica ha dimostrato ineseguibili, nonché, per quanto riguarda le iscrizioni e le trascrizioni, ogni giurisdizione sulle macchine vendute a contanti, limitando l'istituto ad una spe-

cie di succursale di ufficio delle ipoteche per gli autoveicoli venduti o rivenduti a credito o gravati di privilegio convenzionale. Ciò, non per l'obiezione, comunemente opposta ai fautori di questa ultima semplificazione, secondo cui un'iscrizione al P.R.A. limitata ad una categoria di autoveicoli e non obbligatoria per tutti frustrerebbe gli scopi dell'istituto, togliendo alle ispezioni degli interessati ogni certezza sull'assenza di pesi iscritti a carico dell'automezzo, A questa obiezione si può rispondere che non mancherebbero mezzi pratici e semplici per conferire fede piena all'ispezione dei libretti di circolazione e ai registri provinciali del P.R.A., quand'anche (e ciò pare, evidentemente, il minimo che si possa richiedere) l'obbligo dell'iscrizione venisse così limitato.

Non dunque per siffatta preoccupazione aderiamo più volentieri al programma massimo (tra l'altro, un P.R.A. così ristretto di compiti e di funzioni verrebbe a rappresentare un peso specifico anche più accentuato e meno giustificato, col suo complesso organico così nutrito e difficilmente smobilitabile, sul costo dell'automobilismo italiano), ma per una questione di principio, ad un tempo concettuale e pratica.

L'azione frenante dell'eccessiva solennità procedurale e dell'inutile spesa burocratica è stata ormai sperimentata da prova e controprova in tutti i campi d'attività. Per limitarci al settore motoristico, basti citare l'esempio delle motoleggere che, liberate tre lustri addietro da ogni formalità amministrativa e fiscale, avevano assunta in breve la grande diffusione che tutti ricordano: riassimilate, 8 anni fa, alle motociclette, e soggette all'iscrizione al P.R.A. (pur conservandosi l'agevolazione della guida senza patente), sparirono improvvisamente e completamente dal mercato, senza apportare alcun incremento alla categoria delle maggiori cilindrate. Di un esercizio vincolato da un pedante apparato procedurale la massa è portata istintivamente a diffidare: non può – essa pensa – trattarsi di un'attività destinata a divenir popolare. Quindi, sarà indice di ricchezza, pericolosa esibizione censuaria: meglio astenersene!... Se il matrimonio – osserva un nostro umorista – non esistesse, chi sa quanti si sposerebbero!

Si vorrà, dunque – a coronamento di queste nostre considerazioni critiche – proporre il ritiro di ogni garanzia alle vendite rateali? Chi non vede che sarebbe questo un rimedio assolutamente peggiore del male?

Non a queste conclusioni tendono i negatori dell'utilità del P.R.A., poiché esistono altri sistemi, infinitamente più semplici, per conseguire – senza un'apposita e così gravosa organizzazione – lo stesso scopo. Né pare lecito dubitarne se si considera che in tutto il mondo gli autoveicoli sono venduti a credito senza P.R.A. (e in percentuale, rispetto alle vendite per contanti anche più elevata che in Italia); e che, del resto, nello stesso nostro Paese ogni altro bene mobile viene venduto con lo stesso sistema, senza ricorrere all'atto autentico e alle solennità del diritto ipotecario. Perché tutte queste cautele proprio e soltanto per l'automobile? Perché considerarlo l'unico oggetto pignorabile a garanzia di qualunque altro credito estraneo, e imporre alla massa, per consentire questa possibilità ai pochissimi che se ne avvalgono, l'universale peso di questa bardatura cartacea ed economica?

Non è questa la sede per proporre in concreti particolari un congegno sostitutivo della garanzia del P.R.A. nelle vendite a rate. Basti ricordare che l'istituto del riservato dominio (quando venisse ufficialmente accolto e adattato alle pratiche necessità di questo commercio, escludendo esplicitamente nel venditore le responsabilità dominicali; per il che non occorrerebbe disturbare il Codice Civile, ma basterebbero poche righe nel nuovo e successivo Codice Stradale oggi allo studio) risolverebbe alla radice il problema, con un privilegio pel venditore più efficiente, perché realmente di primissimo grado, che quello attuale del P.R.A. Né mancherebbe la possibilità di affidare le eventuali annotazioni dimostrative del vincolo, utili alle dirette ispezioni dei terzi interessati, allo stesso Ente (insistiamo sulla forma al singolare: ogni doppione dovrebbe sparire) incaricato in blocco di tutta la procedura, sostanziale e formale, dell'immissione in circolazione d'un autoveicolo nuovo.

Evento – bisogna riconoscerlo – che non ha poi quell'importanza storica che oggi parrebbe...

Sappiamo che più di uno studioso sta elaborando concreti piani per un tentativo di riforma. Non siamo eccessivamente ottimisti in questa materia: ma il nostro augurio lo segue. Questa nostra segnalazione del problema non ha altro scopo che di confortarlo sulla bontà della causa. Poiché (eterni illusi!) noi restiamo nell'idea che da mezzo secolo guida il nostro Sodalizio: che quanto giova allo sviluppo dell'automezzo in tutte le sue forme, sia espressione di benessere, di progresso, di civiltà per la Nazione. ***

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana

Direttore: Sen. CARLO BONARDI

Direzione e Amministrazione: CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI

Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

BANCO DI NAPOLI
ISTITUTO DI CREDITO DI DIRITTO PUBBLICO FONDATO NEL 1539

PREZZO DEL FASCICOLO L. 2,50